17

Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft
an der Universität Königsberg
Sechstes Heft

# Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs

## im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges

von

**Bruno von Gernet**
wissenschaftlicher Leiter der handelsstatistischen Abteilung
des Rigaer Börsenkomitees

HF
3630
R5G4

Jena
Verlag von Gustav Fischer
1919

# Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg

herausgegeben von

Dr. A. Hesse
Professor der Staatswissenschaften
Direktor des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft

Dr. A. Brackmann
Professor der Geschichte

Dr. O. Gerlach
Professor der Staatswissenschaften

Dr. J. Hansen
Professor der Landwirtschaft

Dr. F. Werner
Professor der Handelswissenschaften

Sechstes Heft

Jena
Verlag von Gustav Fischer
1919

# Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs

## im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges

von

**Bruno von Gernet**
wissensch. Leiter der handelsstatistischen Abteilung
des Rigaer Börsenkomitees

BIBLIOTHEK DES HERRENHAUSES

1919/20 349

Jena
Verlag von Gustav Fischer
1919

HF
3630
R5G4

Alle Rechte vorbehalten.

LIBRARY
NOV 01 1971
UNIVERSITY OF TORONTO

# Vorwort.

Der Weltkrieg hält nun schon mehr als vier Jahre an, Handel und Wandel fristen ein kümmerliches Dasein und haben nur noch kaum mehr sichtbare Spuren ihres früheren lebhaften Getriebes hinterlassen. Auch das uralte Ostseeemporium Riga, das lange vor Ausbruch des gewaltigen Völkerringens als die erste Seehandelsstadt Rußlands galt, liegt im Dornröschenschlaf und harrt des Augenblicks, wo es aus der Lethargie zu neuem Leben erweckt wird und sich wieder tausend und aber tausend fleißige Hände regen, um die unerschöpflich reichen Naturschätze des Ostens den Weltmärkten zu übermitteln und die Erzeugnisse des Gewerbefleißes der westeuropäischen Kulturländer den unermeßlich weiten Gefilden Sarmatiens und Sibiriens zuzuführen. Dann wird der Zeitpunkt nicht mehr fern sein, wo Riga zu neuem Glanze erstehen und wieder das werden wird, was es einst war.

In dem vorliegenden Werk ist nun ein Gesamtbild der Vergangenheit Rigaschen Handelslebens im Laufe des letzten halben Jahrhunderts entrollt, wobei sich speziell die tabellarischen Übersichten fast durchweg auf 48 Jahre (1866—1913) erstrecken, ferner sind in dem „Schlußwort" die Geschehnisse dargetan, die ein grelles Schlaglicht auf die einschneidenden russischen Regierungsmaßnahmen werfen, wodurch Handel und Industrie während der kriegerischen Ereignisse bis zur Okkupation Rigas durch die deutschen Truppen (3. Sept. 1917) bis ins innerste Mark getroffen wurden. Endlich werden die Vorbedingungen dargelegt, die einzig und allein das in seinen Grundfesten erschütterte Wirtschaftsleben Rigas gesunden lassen und zu neuer Blüte bringen könnten.

Die vorliegende Abhandlung geht insofern über ihren engeren Rahmen hinaus, als in den dem Import und Export gewidmeten Abschnitten auch die anderen baltischen bezw. russischen Häfen, sowie die an der Trockengrenze belegenen Punkte, soweit sie für die betreffenden Handelsbranchen in Frage kommen, zum Vergleich herangezogen sind. Diese Erweiterung erscheint jedoch durchaus gerechtfertigt, da sie doch zur Beurteilung der Stellung Rigas im Handel des russischen Reiches erforderlich ist.

Des weiteren muß darauf hingewiesen werden, daß die industrielle Tätigkeit Rigas in diesem Handbuch nur gestreift werden konnte und bloß soweit Berücksichtigung gefunden hat, als sie mit dem Handelsverkehr in innigstem Zusammenhang steht.

Riga (Livland), im August 1918.

**Bruno von Gernet.**

# Inhaltsverzeichnis.


Seite

I. **Rigas Handel mit dem Auslande:**

A. Einleitung, Export und Import im allgemeinen . . . . . 1

B. Der Export der wichtigsten Waren ins Ausland auf dem Seewege:

1. Getreide . . . . . 27
2. Flachs und Flachshede . . . . . 31
3. Hanf und Hanfhede . . . . . 33
4. Schlag- und Säeleinsaat . . . . . 36
5. Ölkuchen . . . . . 38
6. Eier . . . . . 40
7. Butter . . . . . 42
8. Häute und Felle . . . . . 45
9. Wild und Geflügel . . . . . 46
10. Fleisch . . . . . 48
11. Mineralschmieröl . . . . . 49
12. Holz . . . . . 51

C. Der Export ins Ausland auf den Eisenbahnen . . . . . 56

D. Der Import der wichtigsten Waren aus dem Auslande auf dem Seewege:

1. Steinkohlen und Koks . . . . . 57
2. Gußeisen, Eisen und Stahl . . . . . 59
3. Blei . . . . . 62
4. Maschinen und Maschinenteile . . . . . 63
5. Rohe Baumwolle . . . . . 66
6. Kaffee . . . . . 68
7. Tee . . . . . 69
8. Wein und Champagner . . . . . 70
9. Reis . . . . . 71
10. Heringe . . . . . 74
11. Farbhölzer, Quebrachoholz und Gerbstoffe . . . . . 76
12. Korkholz . . . . . 78
13. Harz . . . . . 80
14. Künstliche Düngmittel . . . . . 82
15. Rohgummi . . . . . 85
16. Schwefel . . . . . 87
17. Kopra . . . . . 88
18. Jute . . . . . 89
19. Tonerde . . . . . 90
20. Rohe Kreide . . . . . 91

E. Der Import aus dem Auslande auf den Eisenbahnen: . . 92

Seite

II. **Rigas Warenverkehr mit dem Inlande:**
A. Die Zufuhr aus dem Inlande auf den Eisenbahnen . . . . . 94
B. Die Zufuhr aus dem Inlande auf den Wasserwegen:
a) Die Zufuhr aus dem Inlande auf der Düna . . . . . 100
b) Die Zufuhr aus dem Inlande auf dem Seewege . . . . . 102
c) Die Zufuhr aus dem Inlande auf der kurländischen Aa . . . . . 105
d) Die Zufuhr aus dem Inlande auf der livländischen Aa . . . . . 107
C. Die Abfuhr ins Inland auf den Eisenbahnen . . . . . 108
D. Die Abfuhr ins Inland auf den Wasserwegen:
a) Die Abfuhr ins Inland auf dem Seewege . . . . . 111
b) Die Abfuhr ins Inland auf der kurländschen Aa . . . . . 115
c) Die Abfuhr ins Inland auf der Düna und der livländischen Aa . . 116

III. **Rigas Handelsschiffahrt** . . . . . 117

IV. **Schlußwort:** Gestaltung des Rigaschen Wirtschaftslebens während der Kriegsjahre und Ausblick in die wirtschaftliche Zukunft Rigas . . . . . 130

**Anhang.**

Rigas Export und Import sämtlicher Waren in den Jahren 1913 und 1912 . . 143
Die Durchschnittspreise der wichtigsten Rigaer Export- und Importwaren im Jahre 1913 . . . . . 164
Tabelle der Gewichts-, Wert- und Maßverhältnisse . . . . . 169

# Verzeichnis der Tabellen.


Seite

1) Die Warenzufuhr nach Riga aus dem Inlande und die Warenabfuhr aus Riga ins Inland nach den Verkehrswegen . . . . . 5
2) Der Wert des Imports und Exports sowie des Gesamtumsatzes im auswärtigen Handel Rigas . . . . . 11
3) Die industriellen Unternehmungen Rigas im Jahre 1913 nach Gewerbegruppen . . . . . 13
4) Beteiligung der Hauptwarengruppen am Gesamtwert des Rigaer Exporthandels 14
5) Wert des Außenhandels der Ostseehäfen und Tarifes . . . . . 16
6) Die Hauptabsatzgebiete der aus Riga zum Export ins Ausland gelangenden Waren . . . . . 23
7) Die Hauptbezugsgebiete der nach Riga aus dem Auslande importierten Waren . . . . . 25
8) Der Getreideexport des Rigaer Hafens . . . . . 27
9) Der Getreideexport der Ostseehäfen in Prozenten des gesamten russischen Getreideexports . . . . . 29
10) Anteil der Hauptexportwege am gesamten Getreideexport Rußlands . . 30
11) Die Absatzgebiete des Rigaer Getreideexports . . . . . 30
12) Rigas Export von Flachs und Flachsabfällen ins Ausland . . . . . 31
13) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Flachsexport Rußlands ins Ausland 32
14) Wert des Rigaer Flachsexports nach Bestimmungsländern . . . . . 33
15) Rigas Export von Hanf und Hanfabfällen ins Ausland . . . . . 34
16) Beteiligung Rigas am gesamten Hanfexport Rußlands ins Ausland . . . 34
17) Wert des Rigaer Hanfexports nach Bestimmungsländern . . . . . 35
18) Rigas Export von Schlag- und Säeleinsaat . . . . . 36
19) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Leinsaatexport Rußlands ins Ausland . . . . . 37
20) Wert des Rigaer Leinsaatexports nach Bestimmungsländern . . . . . 37
21) Rigas Ölkuchenexport ins Ausland . . . . . 38
22) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Ölkuchenexport Rußlands ins Ausland . . . . . 39
23) Wert des Rigaer Ölkuchenexports nach Bestimmungsländern . . . . . 39
24) Rigas Eierexport ins Ausland . . . . . 40
25) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Eierexport Rußlands ins Ausland 41
26) Wert des Rigaer Eierexports nach Bestimmungsländern . . . . . 42
27) Rigas Butterexport ins Ausland . . . . . 42
28) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Butterexport Rußlands ins Ausland 44
29) Wert des Rigaer Butterexports nach Bestimmungsländern . . . . . 44

Seite

30) Rigas Export von Häuten und Fellen ins Ausland . . . . . 45
31) Beteiligung der Ostseehäfen am russischen Gesamtexport von Häuten und Fellen ins Ausland . . . . . 45
32) Wert des Rigaer Exports von Häuten und Fellen nach Bestimmungsländern 46
33) Rigas Wild- und Geflügelexport . . . . . 46
34) Beteiligung der Ostseehäfen am russischen Gesamtexport von Wild und Geflügel ins Ausland . . . . . 47
35) Wert des Rigaer Exports von Wild und Geflügel nach Bestimmungsländern 47
36) Rigas Fleischexport . . . . . 48
37) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Fleischexport Rußlands ins Ausland 48
38) Wert des Rigaer Fleischexports nach Bestimmungsländern . . . . . 49
39) Rigas Mineralschmierölexport . . . . . 49
40) Beteiligung der Ostseehäfen an gesamten Mineralschmierölexport Rußlands ins Ausland . . . . . 50
41) Wert des Rigaer Mineralschmieröls nach Bestimmungsländern . . . 50
42) Rigas Holzexport . . . . . 51
43) Rigas Holzexport nach den Hauptartikeln . . . . . 51
44) Die Holzzufuhr nach Riga auf der Eisenbahn . . . . . 53
45) Anzahl der auf der Düna, dem Düna-Aa-Kanal und der kurländischen Aa in Riga eingetroffenen Flöße . . . . . 54
46) Holzzufuhr auf der Düna nach den Herkunftsgebieten . . . . . 54
47) Wert des Rigaer Holzexports nach den Bestimmungsländern . . . . . 55
48) Rigas Export ins Ausland auf den Eisenbahnen . . . . . 56
49) Rigas Export ins Ausland auf den Eisenbahnen nach der Verkehrsrichtung 57
50) Rigas Import von Steinkohlen und Koks aus dem Ausland . . . . . 57
51) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Steinkohlenimport Rußlands . 58
52) Rigas Steinkohlenimport nach Herkunftsländern . . . . . 59
53) Rigas Import von Gußeisen, Eisen und Stahl aus dem Auslande . . . . 59
54) Wert des Rigaer Imports von Gußeisen, Eisen und Stahl nach den Herkunftsländern . . . . . 61
55) Rigas Bleiimport aus dem Auslande . . . . . 62
56) Wert des Rigaer Bleiimports nach Herkunftsländern . . . . . 63
57) Rigas Import von Maschinen und Maschinenteilen . . . . . 63
58) Beteiligung der Ostseehäfen an der gesamten Maschineneinfuhr Rußlands . 64
59) Wert des Rigaer Maschinenimports nach Herkunftsländern . . . . . 65
60) Rigas Import von roher Baumwolle . . . . . 66
61) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Baumwollimport Rußlands . . 66
62) Wert des Rigaer Baumwollimports nach Herkunftsländern . . . . . 67
63) Rigas Kaffeeimport aus dem Auslande . . . . . 68
64) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Kaffeeimport Rußlands . . . . 68
65) Wert des Rigaer Kaffeeimports nach Herkunftsländern . . . . . 69
66) Rigas Teeimport aus dem Auslande . . . . . 69
67) Wert des Rigaer Teeimports nach den Herkunftsländern . . . . . 70
68) Rigas Import von Wein und Champagner . . . . . 70
69) Wert des Rigaer Imports von Wein und Champagner nach den Herkunftsländern . . . . . 72
70) Rigas Reisimport aus dem Auslande . . . . . 74
71) Wert des Rigaer Reisimports nach Herkunftsländern . . . . . 73
72) Rigas Heringsimport aus dem Auslande . . . . . 74
73) Der Heringsimport der Ostseehäfen . . . . . 75
74) Wert des Rigaer Heringsimports nach Herkunftsländern . . . . . 75
75) Rigas Import von Farbhölzern (einschließlich Quebrachoholz) und Gerbstoffen 76
76) Beteiligung der Ostseehäfen am gesamten Farbholzimport Rußlands . . . 77

Seite

77) Wert des Rigaer Imports von Farbhölzern (einschließlich Quebrachoholz) und Gerbstoffen nach den Herkunftsländern . . . . . 78
78) Rigas Korkholzimport aus dem Auslande . . . . . 78
79) Korkholzimport der anderen Ostseehäfen . . . . . 79
80) Wert des Rigaer Korkholzimports nach Herkunftsländern . . . . . 80
81) Rigas Harzimport . . . . . 80
82) Harzimport einiger anderer russischer Häfen . . . . . 81
83) Wert des Rigaer Harzimports nach den Herkunftsländern . . . . . 82
84) Rigas Import von künstlichen Düngmitteln . . . . . 83
85) Beteiligung der Ostseehäfen am russischen Gesamtimport von künstlichen Düngmitteln . . . . . 83
86) Wert des Rigaer Imports künstlicher Düngmittel nach Herkunftsländern . 85
87) Rigas Import von Rohgummi . . . . . 85
88) Wert des Rigaer Rohgummiimports nach Herkunftsländern . . . . . 86
89) Rigas Schwefelimport . . . . . 87
90) Wert des Rigaer Schwefelimports nach Herkunftsländern . . . . . 88
91) Rigas Kopraimport . . . . . 88
92) Wert des Rigaer Kopraimports nach Herkunftsländern . . . . . 89
93) Rigas Juteimport . . . . . 89
94) Wert des Rigaer Juteimports nach Herkunftsländern . . . . . 90
95) Rigas Import von Tonerde . . . . . 90
96) Wert des Rigaer Imports von Tonerde nach Herkunftsländern . . . . . 91
97) Rigas Kreideimport . . . . . 91
98) Wert des Rigaer Kreideimports nach Herkunftsländern . . . . . 92
99) Rigas Import aus dem Auslande auf den Eisenbahnen . . . . . 93
100) Rigas Import aus dem Auslande auf den Eisenbahnen nach Herkunftsländern 93
101) Die Zufuhr aus dem Inlande nach Riga auf den Eisenbahnen . . . . . 96
102) Die Zufuhr nach Riga auf der Düna . . . . . 100
103) Die Zufuhr aus dem Inlande nach Riga auf dem Seewege . . . . . 102
104) Die Zufuhr auf der kurländischen Aa nach Riga . . . . . 105
105) Die Zufuhr auf der livländischen Aa nach Riga . . . . . 107
106) Die Abfuhr aus Riga ins Inland auf den Eisenbahnen . . . . . 108
107) Die Abfuhr aus Riga ins Inland auf dem Seewege . . . . . 112
108) Die Abfuhr aus Riga auf der kurländischen Aa . . . . . 115
109) In Riga eingelaufene Schiffe . . . . . 117
110) Wassertiefe im Rigaer Hafen . . . . . 118
111) Nationalität der in Riga aus dem Auslande eingelaufenen Schiffe . . . . 119
112) Herkunftsländer der in Riga aus dem Auslande eingelaufenen Schiffe . . 124
113) Prozentsatz der mit Waren und in Ballast in Riga aus dem Auslande eingelaufenen Schiffe . . . . . 125
114) Prozentsatz der mit Waren und in Ballast aus Riga ausgelaufenen Schiffe 126
115) Schiffahrts- und Eisverhältnisse im Rigaer Hafen . . . . . 127
116) Rigas Export und Import zur See in den drei ersten Monaten der Jahre 1904 und 1914 . . . . . 129
117) Stand der Rigaer Reederei . . . . . 129

# Quellenübersicht.

„Beiträge zur Statistik des Rigaischen Handels" (Umschlagtitel: „Rigas Handel und Schiffahrt") I. Abt.: Handel auf den Wasserwegen, II. Abt.: Handelsverkehr auf den Eisenbahnen, bearbeitet i. A. des Rigaer Börsenkomitees für die Jahre: 1866 bis 1887 v. Fr. von Jung-Stilling, 1888—1895 v. Alex. Tobien und 1896 bis 1914 v. Bruno von Gernet.

„Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik" (Tabellenwerk mit textlichen Erläuterungen) herausgegeben i. A. des Rigaer Börsenkomitees in den Jahren: 1866 bis 1885 v. Fr. von Jung-Stilling, 1886—1895 v. Alex. Tobien und 1896—1903 v. Bruno von Gernet.

„Jahresberichte über den Handel Rigas" (abgedruckt im Heft II des „Rigaer Handels-Archivs") verfaßt i. A. des Rigaer Börsenkomitees für die Jahre: 1873 bis 1887 v. Fr. von Jung-Stilling, 1888—1893 v. Alex. Tobien und 1894 bis 1914 v. Bruno von Gernet.

„Beiträge zur Statistik des Revaler Handels" (Umschlagtitel: „Revals Handel und Schiffahrt") bearbeitet i. A. des Revaler Börsenkomitees für die Jahre: 1880 bis 1892 v. P. Jordan, 1893—1907 v. Chr. Fleischer u. 1907—1913 v. C. Siegel.

„Libaus Handelsstatistik" bzw. „Handelsübersicht" 1875—1913 herausgegeben vom Libauer Börsenkomitee.

„Windaus Handelsstatistik" 1901—1913 herausgegeben vom Windauschen Börsenkomitee.

„Übersicht des auswärtigen russischen Handels über die europäischen und asiatischen Grenzen" herausgegeben vom Zolldepartement des russischen Finanzministeriums 1866—1914.

„Rigas Handel und Verkehr" verf. v. Bruno von Gernet, abgedruckt in „Der Hafen von Riga" v. A. Pohl, Riga 1908.

„Zur Frage der Errichtung eines Freihafens in Riga" Denkschrift, verfaßt i. A. des Rigaer Börsenkomitees v. Bruno von Gernet, Riga 1917.

# Gewichts-, Wert- und Maßverhältnisse.

| | |
|---|---|
| 1 Berkowez = 10 Pud | = 163,8 kg |
| 1 Pud | = 16,38 „ |
| 1 Pfund | = 409,5 g |
| 1 Tonne Heringe = 9 Pud | = 147,42 kg |
| 1 Werst | = 1,067 km |
| 1 Rubel | = 2,16 M. |
| 1 Pipe | = 442,8 l |
| 1 Oxhoft | = 221,4 l |
| 1 Ohm | = 147,6 l |
| 1 Webre | = 12,3 l |

# I. Rigas Handel mit dem Auslande.

## A. Einleitung, Export und Import im allgemeinen.

Das Handelsleben, sowie überhaupt das gesamte öffentliche Leben in Rußland standen noch bis über die Mitte des letztverflossenen Jahrhunderts hinaus unter dem unerträglichen Druck der nicht nur jegliche Selbstbetätigung und Selbstbestimmung ertötenden, sondern auch den Verkehr mit dem Auslande aufs äußerste hemmenden russischen Staatspolitik. Erst nach Beendigung des sog. „Krimkrieges" (1853—1856) machte dieser starre Konservatismus einer leisen freiheitlichen Regung Platz, worauf dann nach und nach zeitgemäße westeuropäische, sich auf höhere volkswirtschaftliche Gesichtspunkte stützende Prinzipien zum Durchbruch gelangten, die dank der immer mehr zutage tretenden privaten Initiative schließlich zu radikalen Umwälzungen auf allen Gebieten des Handels und Verkehrs führten.

Auch im Rigaschen Wirtschaftsleben brach zu Anfang der 60er Jahre eine Zeitperiode freier Entwicklung und anhaltenden Aufschwungs an, was, abgesehen von dem sich damals vollziehenden Umschwung in den handelspolitischen Anschauungen und Direktiven der maßgebenden Regierungskreise vornehmlich dem Umstande zuzuschreiben war, daß in jener Zeit eine völlige Umwälzung in den Vorbedingungen der Rigaer Handelsgebarung eintrat. Vor diesem Zeitpunkt war nämlich der Handel Rigas fast ausschließlich von der Zufuhr auf den Wasserwegen abhängig: die Düna in erster Linie, die kurische Aa in zweiter und die See in dritter Linie versahen Riga hauptsächlich mit den zum Export ins Ausland bestimmten Waren. Auch der Transport per Fuhre bildete für einige in der nächsten Umgebung Rigas erzeugte Produkte ein wesentliches Verkehrsmittel. Die Handelsumsätze Rigas in jener Zeit erstreckten sich nur auf eine beschränkte Anzahl von Warenarten und bewegten sich auch im allgemeinen in engem Rahmen, der eben durch die damaligen Verkehrsverhältnisse überhaupt, sowie durch den Charakter Rigas, als einer von Mauern und Wällen umschlossenen Stadt gegeben war, so daß unter den damaligen Bedingungen eine irgendwie namhafte Ausdehnung des Rigaer Handelsverkehrs nicht erfolgen konnte.

Nachdem für Riga durch die Niederlegung der beengenden Festungswälle und die Eröffnung der ersten hier einmündenden Eisenbahn Riga-Dünaburg (1861) die Vorbedingungen einer freieren Entwicklung geboten waren, folgten auf dem Gebiete der Verkehrsförderung fast unausgesetzt weitere Maßnahmen von einschneidender Bedeutung. Schon im Jahre 1871 war Riga durch die 1783 Werst lange Schienenstraße Riga-Zarizyn mit dem Wolgagebiet und dadurch mit den kornreichen Distrikten der schwarzen Erde verbunden, wodurch die Grundlagen des Rigaschen Handels eine völlige Veränderung erfuhren. Die Zufuhrtätigkeit belebte sich ganz außerordentlich, und zwar erstreckte sie sich nicht nur auf die alten Rigaschen Stapelartikel, sondern auch auf eine ganze Reihe neuer Waren, die den Rigaer Hafen bis dahin nicht aufgesucht hatten. Das Getreidegeschäft, ein bis dahin ganz unbedeutender Zweig unseres Handels, nahm plötzlich einen ungeahnten Aufschwung, was die Errichtung moderner Hilfsmittel des Verkehrs erheischte, um die Konkurrenzfähigkeit des Rigaer Hafens auf die Höhe der Zeit zu bringen. Leider war, wie wir später sehen werden, der Aufschwung im Getreidehandel nur ein vorübergehender, namentlich waren die nach Riga aus Innerrußland zur Verschiffung ins Ausland gelangten Getreidemengen in den einzelnen Jahren außerordentlichen Schwankungen unterworfen, was in erster Linie mit den wechselnden Ernteerträgen in den nach Riga gravitierenden Getreideproduktionsgebieten im Zusammenhang stand.

Um Riga mit seinem nächstliegenden Zufuhrgebiet in Verbindung zu setzen, wurde 1868 ein Schienenweg nach Mitau gelegt, der im Jahre 1873 Anschluß an die Libau-Kownoer Bahn (später nach Romny weitergeführt) erhielt. Es folgte im Jahre 1877 die Bahn Tuckum—Riga, 1889 die Linie Riga—Pleskau, die 1894 mit der Baltischen Bahn vereinigt wurde. Weitere wichtige Verkehrsadern erstanden dem Rigaer Hafen in den 90er Jahren. Hierher gehört namentlich die Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn, die besonders nach der im Jahre 1901 erfolgten Eröffnung der Strecke Kreutzburg—Moskau für Riga eine große Bedeutung gewonnen hat, sowie die Sibirische Eisenbahn. Diesen beiden letztgenannten Schienenwegen hat Riga in erster Linie die beispiellose Entwicklung seines Transitverkehrs zu verdanken, von dem weiter unten die Rede sein wird.

Der in großem Maßstabe aufgenommene Bau von Eisenbahnen in Rußland nahm auch bis zum Ausbruche des Krieges die Aufmerksamkeit des russischen Verkehrsministeriums in Anspruch, die fast ausschließlich auf die Erweiterung und Verbesserung des Schienennetzes gerichtet war (zum 1. Januar 1914 betrug die Gesamtlänge des russischen Eisenbahnnetzes über 71,000 Werst), während das weitverzweigte Netz der Binnenschiffahrtswege völlig vernachlässigt wurde und für letztere so geringfügige

Summen angewiesen wurden, daß sich ihr Zustand eher verschlechterte als verbesserte. Dieser Politik des russischen Verkehrsministeriums ist es zu verdanken, daß sich auch die Schiffahrtsverhältnisse auf der Düna von Jahr zu Jahr verschlimmerten, während letztere doch bei ihrer großen Ausdehnung und der Leichtigkeit, sie mit den anderen gewaltigen Strömen der Sarmatischen Tiefebene durch teilweise schon vorhandene, aber gleichfalls stark vernachlässigte Kanäle in Verbindung zu setzen, den weit billigeren und bequemeren Verkehrsweg für die russischen Massengüter darstellt, als die in der Hauptsache eingleisigen und deshalb wenig durchlaßfähigen und bei der Armut an Verkehrsstraßen ohnehin stark überlasteten Eisenbahnen. Dabei ist die Bedeutung, welche die Düna, die doch als die Mutter des Rigaer Handels anzusehen ist, als Zufuhrstraße haben könnte, falls sie sowie ihre zahlreichen Nebenflüsse reguliert werden würden, von den Rigaer maßgebenden Geschäftskreisen zu keiner Zeit verkannt worden, ja letztere haben keine Kosten und Mühen gescheut sowie ihren ganzen Einfluß in den Regierungsinstitutionen aufgeboten, um die im Interesse des Handels unbedingt erforderliche Regulierung des Strombettes zu erreichen, doch waren alle Bemühungen sowie alle Ausgaben der Vertretung der Rigaer Großkaufmannschaft (des Börsenkomitee) für die umfangreichen und sorgfältigen Voruntersuchungsarbeiten vergeblich.

Die Düna hat eine Länge von 940 Werst (1 Kilometer gleich ca. $^9/_{13}$ Werst) und ein Entwässerungsgebiet von 74,000 Werst. Sie ist aber nur von ihrer Mündung bis Riga, also auf einer Strecke von ca. 12 Werst, für Seeschiffe zugänglich (bei normalem Wasserstand bis zu 25—30 Fuß tief), was den ständigen Bagger- und anderen Stromregulierungsbauten zu verdanken ist, die von der Vertretung der Rigaer Großkaufmannschaft, dem Börsenkomitee, im Laufe von 100 Jahren unter großen Geldopfern und Bemühungen ausgeführt worden sind. Die weiter oberhalb belegene Strecke vom Rigaschen Hafen bis Jakobstadt, die eine Ausdehnung von 146 Werst hat, ist dagegen ihres starken Falles und des felsigen Flußbettes wegen nur bei Hochwasser und auch dann nur mit vielen Gefahren von größeren flachbodigen Fahrzeugen (Struses) zu benutzen, die sich nach dem Eisgange mit ihrer bis zu 14,000 Pud schweren Ladung von der Strömung heruntertragen ließen. Die Zahl dieser Fahrzeuge, die mit Getreide und anderen landwirtschaftlichen Produkten im Frühling nach der Schneeschmelze die Düna hinabfuhren, nahm nach der Herstellung der Schienenstraßen rasch ab. Im Jahre 1848 betrug sie 1240, in den Jahren 1866/1877 durchschnittlich 327 jährlich und in den letzten Jahren 1901/1914 bloß 4 im Jahre. Neuerdings kamen nach Riga von oberhalb auf der Düna nur noch schmale kleine Segelböte, allerdings in recht großer Anzahl (1913 ca. 1600 Böte).

Weiter oberhalb von Jakobstadt bis zur Mündung der Toropa in die Düna (170 Werst oberhalb Witebsk), d. h. auf einer Strecke von 600 Werst, bildet die Düna einen Wasserweg, der, ohne daß etwas Wesentliches zu seiner Verbesserung getan ist, einen Verkehr von flachbodigen Fahrzeugen und kleinen zum Transport von Passagieren und Gütern dienenden Dampfern zuläßt.

Dank des völlig passiven Verhaltens der russischen Behörden ist denn auch seit der Herstellung der Schienenwege bis auf den heutigen Tag die Zufuhr von der oberen Düna eigentlich nur noch für den Holzexporthandel Rigas von maßgebender Bedeutung. So kamen beispielsweise im Jahre 1913 nach Riga vom Oberlauf der Düna ca. 17,000 Flöße mit rund 9 Mill. Stück verschiedenen Hölzern (namentlich Balken und Brussen, Schwellen, Pitprops, Spieren und Masten), während die Gesamtmenge der anderen nach Riga auf der Düna gelangten Waren nur etwa 3,400,000 Pud (1912 knapp 2 Mill. Pud) ausmachte, darunter hauptsächlich verschiedene Steine ca. 1¼ Mill. Pud, Kalk ¾ Mill. Pud, Ziegel 220,000 Pud, Gips ca. 200,000 Pud, Tonerde 55,000 Pud, Roggen und Leinsaat je 150,000 Pud, Branntwein 25,000 Pud, Mehl ca. 50,000 Pud, Flachs 11,000 Pud. Diese Waren (mit Ausnahme von Holz) kamen fast in ihrem ganzen Umfange aus der nächsten Umgebung Rigas, und zwar aus dem Rigaschen Kreise sowie in zweiter Linie aus dem Mitau-Bauskeschen Bezirk, so daß sich der Versand auf der Düna aus Innerrußland fast ausschließlich auf Holz beschränkte.

Auch die livländische Aa versorgt Riga, und zwar namentlich nach der im Jahre 1903 erfolgten Eröffnung des Aa-Düna-Kanals, vornehmlich mit Exporthölzern (1913: über 1,1 Mill. Stück Pitprops, ca. 600,000 Stück Sleepers, über 165,000 Stück Balken, Brussen und Mauerlatten usw.). Die kurische Aa kann als für den Exporthandel namhafte Verkehrsader, seitdem die Bahn Mitau—Mosheiki eröffnet ist, keinen Anspruch auf Beachtung erheben. Ihre Zufuhren umfassen hauptsächlich Ziegel, die sich im Jahre 1912 auf 59⅔ Mill. Stück und im Jahre 1913 infolge Einschränkung der Bautätigkeit auf 25½ Mill. Stück beliefen. Die nach Riga zur See aus dem Inlande zugeführten Waren (per Kabotage) sind ebenfalls für unseren auswärtigen Handel von untergeordneter Bedeutung und kommen eigentlich bloß für den örtlichen Konsum in Betracht.

Die unten folgenden vergleichenden Tabellen zeigen uns, welche Rolle die einzelnen Verkehrswege (Eisenbahnen, Flüsse und See) bei der Rigaer Warenzufuhr aus dem Inlande bzw. bei der Rigaer Warenabfuhr ins Inland spielen.

Die gesamte Warenzufuhr nach Riga aus dem Inlande hat sich nämlich seit dem Jahre 1866 folgendermaßen gestaltet:

## Tabelle 1.

| | | 1866—1870 (durchschn.) | 1871—1875 (durchschn.) | 1876—1880 (durchschn.) | 1881—1885 (durchschn.) | 1886—1890 (durchschn.) | 1891—1895 (durchschn.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Auf den Eisenbahnen | Pud | 7 371 837 | 19 788 062 | 34 122 269 | 31 442 830 | 36 080 326 | 34 938 546 |
| „ der Düna | Pud | 4 984 704 | 2 486 035 | 2 795 850 | 2 879 773 | 2 070 421 | 2 340 558 |
| „ „ „ | Stück [1]) | 1 517 795 | 2 913 804 | 3 252 039 | 3 574 637 | 4 459 622 | 4 278 199 |
| „ „ kurländischen Aa | Pud | 2 208 616 | 3 070 732 | 3 390 888 | 3 914 834 | 3 441 395 | 3 346 915 |
| „ „ „ „ | Stück [1]) | 13 315 | 91 304 | 22 421 | 32 841 | 139 729 | 140 636 |
| „ „ livländischen Aa | Stück [1]) | — | — | — | — | 227 408 | 252 718 |
| „ „ „ „ | Pud | — | — | — | — | — | — |
| „ „ See aus dem Inlande | Pud | 1 799 166 | 1 284 883 | 1 161 164 | 1 999 872 | 3 064 144 | 3 757 939 |
| Summa | Pud | 16 364 323 | 26 629 712 | 41 470 171 | 40 237 309 | 44 656 286 | 44 383 958 |
| | Stück [1]) | 1 531 110 | 3 005 108 | 3 271 460 | 3 607 478 | 4 826 759 | 4 671 583 |

| | | 1896—1900 (durchschn.) | 1901—1905 (durchschn.) | 1906—1910 (durchschn.) | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Auf den Eisenbahnen | Pud | 52 492 755 | 65 403 659 | 87 053 642 | 112 084 510 | 114 248 323 | 133 049 801 |
| „ der Düna | Pud | 3 530 578 | 5 176 766 | 3 072 094 | 1 142 836 | 1 971 665 | 3 379 149 |
| „ „ „ | Stück [1]) | 6 962 588 | 6 267 669 | 7 834 948 | 9 608 448 | 7 558 541 | 8 984 248 |
| „ „ kurländischen Aa | Pud | 15 622 405 | 12 560 975 | 12 070 650 | 15 674 560 | 15 113 313 | 6 897 245 |
| „ „ „ „ | Stück [1]) | 182 749 | 1 547 485 | 2 671 321 | 754 369 | 523 301 | 788 907 |
| „ „ livländischen Aa | Stück [1]) | 660 779 | 474 998 | 790 295 | 1 948 184 | 2 844 571 | 1 851 784 |
| „ „ „ „ | Pud | — | — | 312 751 | 10 886 | — | — |
| „ „ See aus dem Inlande | Pud | 4 882 195 | 6 959 611 | 9 580 421 | 11 349 813 | 11 059 401 | 12 094 784 |
| Summa | Pud | 76 527 933 | 90 101 011 | 112 089 558 | 140 262 605 | 142 392 702 | 155 420 979 |
| | Stück [1]) | 7 806 116 | 8 290 152 | 11 296 564 | 12 311 001 | 10 926 413 | 11 627 939 |

[1]) Ausschließlich Hölzer.

## Tabelle 1 (Fortsetzung.)

### Dagegen umfaßte die gesamte Warenabfuhr aus Riga ins Inland:

| | | 1866—1870 (durchschn.) | 1871—1875 (durchschn.) | 1876—1880 (durchschn.) | 1881—1885 (durchschn.) | 1886—1890 (durchschn.) | 1891—1895 (durchschn.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Auf den Eisenbahnen | Pud | 6 165 736 | 9 796 905 | 13 360 322 | 11 890 955 | 11 004 215 | 12 723 222 |
| „ der Düna | Pud | 277 530 | 80 917 | 38 094 | 19 439 | 7 310 | 15 596 |
| „ „ kurländischen Aa | Pud | 698 103 | 721 289 | 671 612 | 921 623 | 1 339 673 | 567 920 |
| „ „ „ „ | Stück [1]) | 60 292 | 107 314 | 127 955 | 228 773 | 110 349 | 47 910 |
| „ „ See ins Inland | Pud | 1 819 081 | 2 699 528 | 3 375 842 | 3 953 741 | 4 452 246 | 5 555 248 |
| Summa | Pud | 8 960 450 | 13 298 639 | 17 445 870 | 16 785 758 | 16 803 444 | 18 861 986 |
| | Stück [1]) | 60 292 | 107 314 | 127 955 | 228 773 | 110 349 | 47 910 |

| | | 1896—1900 (durchschn.) | 1901—1905 (durchschn.) | 1906—1910 (durchschn.) | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Auf den Eisenbahnen | Pud | 21 735 453 | 25 316 122 | 30 821 524 | 36 717 003 | 39 257 542 | 55 458 520 |
| „ der Düna | Pud | 3 854 | 7 475 | 615 | — | — | — |
| „ „ kurländischen Aa | Pud | 2 372 375 | 1 667 563 | 3 301 524 | 5 184 458 | 8 477 269 [2]) | 2 050 312 |
| „ „ „ „ | Stück [1]) | 210 811 | 65 288 | 15 614 | 12 060 | 7 600 | 11 000 |
| „ „ See ins Inland | Pud | 7 513 473 | 8 215 705 | 8 681 598 | 12 089 524 | 12 682 053 | 12 980 780 |
| Summa | Pud | 31 625 155 | 35 206 865 | 42 805 261 | 53 990 985 | 60 416 864 | 70 489 612 |
| | Stück [1]) | 210 811 | 65 288 | 15 614 | 12 060 | 7 600 | 11 000 |

[1]) Ausschließlich Hölzer. [2]) Darunter Holzspäne 6 585 494 Pud.

Die Eisenbahnen sind es also, die seit mehr als 40 Jahren die Lebensader des Rigaer Handels bilden.

Auf den Wasserwegen gelangten eben nach Riga aus Innerrußland in der Hauptsache Holzmaterialien, die zwar ein großes Volumen, aber doch nur einen verhältnismäßig geringen Wert aufweisen, während die hochwertigen Erzeugnisse Rußlands fast ausschließlich auf den Schienenwegen nach Riga transportiert wurden. Herrschten anfänglich bei den Bahnzufuhren die Artikel Getreide, Flachs, Hanf und Leinsaat in überwiegendem Maße vor, so sind es in späterer Zeit auch noch andere wertvolle landwirtschaftliche Produkte, wie Butter, Eier, Wild und Geflügel, ferner Häute und Felle, sowie neuerdings enorme Mengen geschnittener Hölzer, die Riga auf den Schienenwegen zwecks Übermittelung ins Ausland zugingen.

Bei der Warenabfuhr aus Riga ins Innere Rußlands dominierten die Schienenstraßen in noch stärkerem Maße als bei der Warenzufuhr, was darauf zurückzuführen ist, daß eine Bergfahrt auf der Düna zu Handelszwecken ihres felsigen Flußbettes und starken Falles wegen, sowie infolge ihrer Stromschnellen und Untiefen so gut wie ausgeschlossen ist.

Die Bedeutung, die die Anlage der Riga mit dem Innern des Russischen Reiches verbindenden Schienenstraßen für die Entwicklung des Rigaer Welthandelsverkehrs gewonnen hat, geht am klarsten aus den Wertziffern des Rigaer Export- und Importhandels hervor, die sich am stärksten in folgenden Zeitperioden gehoben haben:

In den Jahren 1876/1880, d. h. nach der im Jahre 1871 erfolgten Herstellung des ununterbrochenen Schienenweges Riga—Zarizyn: Wert des Gesamtumsatzes 1876—1880 durchschnittlich 87 $^2/_3$ Mill. Rbl. gegen 60 Mill. Rbl. durchschnittlich im vorhergegangenen Jahrfünft 1871—1875, ferner in den Jahren 1896/1900, d. h. nach der im Jahre 1894 stattgehabten Vereinigung der Linie Riga—Pleskau mit der Baltischen Bahn: Wert des Gesamtumsatzes 1896/1900 durchschnittlich 123 $^1/_3$ Mill. Rbl. gegen 77 Mill. Rbl. durchschnittlich im vorhergegangenen Jahrfünft 1891/1895, sowie endlich seit den Jahren 1901/1905, d. h. nachdem die Eröffnung der Strecke Kreutzburg—Moskau der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn, sowie die der Sibirischen Bahn stattgefunden hatte: während der Gesamtumsatz im Durchschnitt der Jahre 1896/1900 123 $^1/_3$ Mill. Rbl. wertete, stieg er im Durchschnitt der Jahre 1901/1905 auf rund 196 Mill. Rbl., 1906/1910 auf 271½ Mill. Rbl., im Jahre 1911 auf 334 Mill. Rbl., 1912 auf 370 $^3/_4$ Mill. Rbl. und 1913, dem letzten Friedensjahre, auf 409 $^1/_3$ Mill. Rbl.

Die Periode, auf die sich unsere historisch-statistische Untersuchung erstreckt, ist reich an Maßnahmen auf dem Gebiete der Handels- und Tarif-

politik, wobei sich in ihrem Verlaufe in den handelspolitischen Anschauungen der russischen Regierung eine völlige Wandlung vollzogen hat.

Zu Beginn der Zeitperiode herrschte eine freihändlerische Richtung, deren erste Anfänge auf die Jahre 1855/1856 zurückzuführen sind. Die in den Jahren 1867 und 1868 durchgeführte allgemeine Revision des russischen Zolltarifs schritt auf diesem Wege noch weiter. Doch schon bald änderte sich das Bild. Als im Kriegsjahre 1877 die Erhebung der Zollgebühren in Gold dekretiert worden war, bedeutete diese Maßnahme bei dem damaligen Stande des Rubelkurses nichts anderes als eine Zollerhöhung um 30%, welche alle Waren traf. Diese Maßnahme bildete die Einleitung zu einer streng ausgeprägten nationalen Handelspolitik, die bis zum Beginn des Krieges konsequent durchgeführt worden ist. Um jene Zeit wurde von der russischen Regierung noch eine zweite einschneidende Maßnahme, und zwar auf dem Gebiete der Eisenbahntarifpolitik, durchgeführt. Danach mußten die Frachten nach den preußischen Ostseehäfen für die russischen Strecken in konstanter Markwährung bezahlt werden, während die Frachten nach den russischen Häfen, wie früher, in Papierrubeln zu erlegen waren. Und da deren Kurs stetig sank, stellten sich die Frachten immer mehr zu Gunsten der russischen Häfen. Infolge dieses Umstandes, sowie namentlich durch den Schluß der Häfen am Schwarzen Meere während des Krieges im Jahre 1877, hob sich Rigas Getreidegeschäft in außerordentlichem Maße. Aber auch in allen anderen Handelsbranchen wurden sehr hohe Umsätze erzielt. Die während der Sperrung der Südhäfen gewonnenen Handelsbeziehungen übten ihre günstige Wirkung auch in der Folge noch eine Zeitlang aus, so daß die Jahre 1877 bis 1880 als eine Blütezeit des Rigaer Handels bezeichnet werden können. Sie ging jedoch ebenso rasch vorüber, wie sie gekommen war.

Unter der Herrschaft der stetig gesteigerten Eingangszölle, sowie infolge der Valutaentwertung ist in den Jahren 1881/1895 der Importhandel Rigas fast ununterbrochen zurückgegangen. Im Jahre 1881 wurde eine Erhöhung des Zolles im Betrage von 10%, im Jahre 1885 eine weitere für die meisten Waren um 10—20% und im Jahre 1890 eine allgemeine Erhöhung um 20% verordnet. Neben diesen allgemeinen Zollaufschlägen sind im Laufe der Jahre noch für einzelne Artikel die Zölle heraufgesetzt worden, so im Jahre 1883 (für Roheisen und Heringe), 1885 (für landwirtschaftliche Maschinen) und 1887 (für Roheisen, Heringe, Steinkohlen, landwirtschaftliche Maschinen und Baumwolle).

Zu Beginn der 90er Jahre traten dann zwei weitere markante Tatsachen hervor, die auf den auswärtigen Handel Rigas eine schädliche Wirkung ausübten: der Zolltarif vom Jahre 1891 und der deutsch-russische Zollkrieg vom Jahre 1893.

Auch der Ausfuhrhandel Rigas hat in den Jahren 1881–1895 nicht nur keine Fortschritte, sondern sogar einen Rückschritt zu verzeichnen; namentlich hat der Getreideexport unter der westeuropäischen Zollschranke, sowie durch das im Jahre 1891 erlassene allgemeine russische Getreideausfuhrverbot gelitten.

Erst im Jahre 1894 kam der Handelsvertrag mit Deutschland zustande, der, wenn er auch eine Erhöhung der Zölle für viele Artikel involvierte, doch wenigstens für einen Zeitraum von fast 10 Jahren stetige Verhältnisse in den uralten Handelsbeziehungen der beiden aufeinander angewiesenen Nachbarstaaten verbürgte. Allerdings wurde durch den Vertrag die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Ostseehäfen mit Riga gestärkt, da in ihm die gleichmäßige Behandlung Königsbergs, Danzigs und Memels mit Riga und Libau bei der Erstellung der Getreide- und Flachstarife festgelegt wurde.

Bereits im Jahre 1896 trat die Wirkung des neuen Handelstraktats klar zutage: Rigas Importhandel hob sich ganz beträchtlich.

War schon dieser Vertrag dem Einfuhrhandel Rigas von großem Nutzen, so belebte die Stabilisierung der russischen Valuta ihn in noch höherem Grade. In dieser Hinsicht war seit dem Jahre 1895 eine völlige Gesundung eingetreten. Dieses ist der in diesem Jahre in Angriff genommenen und im Jahre 1898 vollendeten Währungsreform zu verdanken, wodurch die Bewerkstelligung des gesamten Zahlungswesens in Rubeln gleich $^1/_{15}$ Imperial festgesetzt wurde. Rußland ging somit im Jahre 1898 endgültig zur Goldwährung über. Die an den ausländischen Börsen betriebene Agiotage mit dem Rubelkurs, sowie die in früheren Jahren unberechenbaren Schwankungen der russischen Valuta hörten tatsächlich auf und der Rubel wurde dadurch zu einem festen Wertmaßstabe.

Mit den weiter oben erwähnten Zollerhöhungen hatte die schutzzöllnerische Handelspolitik der russischen Regierung jedoch noch immer keinen Abschluß gefunden. Die am 4. August 1900 dekretierten Zollerhöhungen, durch die namentlich Rohmaterialien betroffen wurden, erfolgten zwar aus fiskalischen Gründen: „im Hinblick auf die außerordentlichen Ausgaben, welche die Ereignisse im fernen Osten (Boxeraufstand) erforderten", doch blieben sie auch nach der Beilegung des dortigen Konflikts in vollem Umfange in Kraft.

Auch bei dem am 15. Juli 1904 erfolgten Abschluß des Zusatzvertrages zum deutsch-russischen Handelsvertrage vom Jahre 1894 ist Rußland seinem auf den Schutz der einheimischen Industrie gegenüber der ausländischen Konkurrenz gerichteten Programm treu geblieben. Dieser am 1. März (16. Februar) 1906 in Wirksamkeit getretene Zusatzvertrag, der bis zum 31. (18.) Dezember 1917 in Geltung bleiben sollte, verriet

auch nicht die leiseste freihändlerische Regung; er enthält zum Teil eine beträchtliche Erhöhung vieler russischer Tarifpositionen für deutsche Industrieerzeugnisse gegenüber den Sätzen des Vertragstarifs vom Jahre 1894, doch sind in ihm auch für eine ganze Reihe von Waren die früheren Zollsätze bestehen geblieben. Ferner bedingte der Vertrag eine nicht unbeträchtliche Erhöhung der deutschen Einfuhrzölle auf russische Agrarprodukte. Andererseits brachte er aber einen wesentlichen Vorteil dadurch mit sich, daß er dem Rigaer Außenhandel für einen mehr als elfjährigen Zeitraum bestimmte Wege im Verkehr mit Deutschland, das nächst Großbritannien als das für den Außenhandel Rigas wichtigste Land anzusehen war, vorzeichnete.

Wie wir sahen, haben sich dem Rigaer Außenhandel im Laufe der Zeit immer wieder Hemmnisse mannigfaltiger Art in den Weg gestellt. Er ist infolgedessen von zeitweiligen Rückschlägen nicht verschont geblieben, doch hat sich, wie die nachfolgende Übersicht lehrt, sowohl der Import als der Export Rigas im großen und ganzen in außerordentlicher Weise entwickelt.

Der Wert des Imports[1]) und Exports[1]) sowie des Gesamtumsatzes im auswärtigen Handel Rigas seit 1866 wird durch nachfolgende Tabelle 2 illustriert.

Ein Blick auf das dargebotene Zahlenbild lehrt, daß der Außenhandel Rigas im Laufe der letzten 48 Jahre fast ununterbrochen gewachsen ist, wobei der Höhepunkt im letzten unter normalen Verhältnissen verlaufenen Jahre, 1913, erreicht worden ist: der durchschnittliche Gesamtumsatz in den Jahren 1866—1870 betrug nur etwa 11% des im Jahre 1913 erreichten Umsatzes. Die stärkste und schnellste Entwicklung des Rigaer Außenhandels aber macht sich seit dem Jahre 1896 bemerkbar, das eine Ära beispiellosen Aufschwungs im gesamten wirtschaftlichen Leben Rigas einleitete, der zwar vorübergehend durch die Ereignisse der Jahre 1904 und 1905 (der russisch-japanische Krieg und die nachfolgende Revolution) beeinträchtigt wurde, um dann aber in der Folge ein noch schnelleres Tempo einzuschlagen.

Im speziellen ist hinsichtlich des Rigaer Einfuhrhandels zu vermerken, daß seine seit dem Jahre 1896 besonders stark zutage getretene Zunahme der weiteren Ausdehnung des Speditionshandels, in erster

[1]) Von der Rigaschen Handelsstatistik ist die Unterscheidung zwischen Import aus dem Auslande und Export ins Ausland (auswärtiger Handel) einerseits und der Zufuhr aus dem Inlande sowie der Abfuhr ins Inland andererseits seit jeher streng durchgeführt worden. Während der Rigasche auswärtige Handel (Import und Export) sich fast ausschließlich des Seeweges bedient hat, kommen für die Zufuhr und Abfuhr im Verkehr mit dem Inland außer dem Seewege (Kabotagefahrt) noch die Düna, die Livländische und Kurische Aa sowie in erster Linie die Eisenbahnwege in Betracht.

Tabelle 2.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Wert der zur See aus dem Auslande nach Riga importierten Waren Rbl. | Wert der zur See ins Ausland aus Riga exportierten Waren Rbl. | Wert des Gesamtumsatzes im auswärtigen Handel Rigas Rbl. |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 14 419 305 | 31 024 129 | 45 443 434 |
| 1871—1875 | 22 537 505 | 37 540 182 | 60 077 687 |
| 1876—1880 | 32 609 535 | 55 072 441 | 87 681 976 |
| 1881—1885 | 27 442 544 | 56 692 925 | 84 135 469 |
| 1886—1890 | 21 139 757 | 53 213 961 | 74 353 718 |
| 1891—1895 | 25 945 677 | 51 233 451 | 77 179 128 |
| 1896 | 42 081 397 | 64 889 138 | 106 970 535 |
| 1897 | 43 578 327 | 66 599 812 | 110 178 139 |
| 1898 | 58 481 526 | 70 299 434 | 128 780 960 |
| 1899 | 63 355 661 | 77 905 955 | 141 261 616 |
| 1900 | 58 599 935 | 71 048 935 | 129 648 870 |
| 1896—1900 | 53 219 369 | 70 148 655 | 123 368 024 |
| 1901 | 55 300 368 | 77 265 779 | 132 566 147 |
| 1902 | 73 811 061 | 93 239 709 | 167 050 770 |
| 1903 | 105 843 912 | 128 989 277 | 234 833 189 |
| 1904 | 100 093 860 | 119 286 689 | 219 380 549 |
| 1905 | 90 397 121 | 134 801 461 | 225 198 582 |
| 1901—1905 | 85 089 264 | 110 716 583 | 195 805 847 |
| 1906 | 109 035 464 | 159 986 844 | 269 022 308 |
| 1907 | 103 881 449 | 134 783 346 | 238 664 795 |
| 1908 | 109 582 068 | 129 365 630 | 238 947 698 |
| 1909 | 102 985 576 | 171 767 876 | 274 753 452 |
| 1910 | 144 288 167 | 191 770 620 | 336 058 787 |
| 1906—1910 | 113 954 545 | 157 534 863 | 271 489 408 |
| 1911 | 147 288 013 | 186 818 268 | 334 106 281 |
| 1912 | 145 871 469 | 224 837 169 | 370 708 638 |
| 1913 | 184 499 310 | 224 870 565 | 409 369 875 |

Linie aber dem stetig gesteigerten Bezuge von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Heizmaterialien, die vornehmlich für unsere lokale Industrie, aber auch für die des Reichsinnern bestimmt waren, zuzuschreiben ist. Hieraus geht hervor, daß Rigas Bedeutung als Importhafen in der Hauptsache auf der Nachfrage seitens der verarbeitenden Industrie beruhte, die sich dank der Mitte der 90er Jahre seitens des damaligen russischen Finanzministers Witte energisch aufgenommenen Industriepolitik, dem Zustrom von inländischem und ausländischem Kapital, der Steigerung der Nachfrage für Fabrikate und der stetigen Ausgestaltung unseres Bahnnetzes bis zum Jahre 1899 auf gesunder Grundlage, zwar langsam, aber stetig entwickelte. Viele Industriebranchen gerieten jedoch in den Jahren 1900 und 1901 in eine kritische Lage, deren Ursachen im Wesen des Gründertums, das sich in diesen Jahren herausgebildet hatte, zu suchen waren. Es wurden oft mit sehr hohen Anlagekosten und ohne die erforderliche Sachkenntnis immer neue Fabriken

ins Leben gerufen, sowie Erweiterungen bereits bestehender Unternehmungen vorgenommen, wobei man öfters auf die Bedürfnisse des Marktes keine Rücksicht nahm. Infolgedessen verschob sich das Verhältnis von Angebot und Nachfrage, und die Preise gingen so schnell und unvermittelt zurück, daß viele Fabriken in eine unhaltbare Situation gerieten, was schließlich zu Zusammenbrüchen und Zahlungseinstellungen führte. Erst im Jahre 1903 begannen die schwierigen Verhältnisse in zahlreichen Zweigen des Fabrikbetriebes ihren akuten Charakter zu verlieren, ja, es traten gewisse Anzeichen einer Besserung und Beruhigung zutage. Das Jahr 1904 ließ jedoch eine Fortentwicklung dieser in der Gesundung begriffenen Branchen nicht zu, und es machte sich auf manchen Gebieten wieder eine Verschlechterung bemerkbar, was den Folgen der damals schwer auf dem Wirtschaftsleben lastenden Kriegszeit (russisch-japanischer Krieg), sowie den schon um jene Zeit beginnenden Arbeiterbewegungen zuzuschreiben ist.

In eine recht schwierige Lage wurde die Rigaer Industrie durch die ungewöhnlichen ökonomischen und politischen Verhältnisse des Revolutionsjahres 1905 gebracht. Die Unruhen, sowie die immer wiederkehrenden, aus den mannigfachsten Gründen inszenierten Arbeiterausstände, drohten schließlich der gesamten Industrie mit völligem Ruin. Dank des solidarischen Vorgehens der Rigaschen Industriellen ist jedoch die schwere Krisis ohne allzu große Schädigungen überwunden worden, wenigstens war eine Abschwächung der industriellen Tätigkeit, abgesehen von einigen Branchen, bereits im Jahre 1906 nicht mehr zu vermerken, wenn auch andererseits von einem nennenswerten Aufschwunge nicht die Rede sein konnte.

In den nun folgenden Jahren traten fast in allen Industriezweigen Symptome einer unverkennbaren stetigen Besserung und Gesundung zutage, was dann zu Betriebserweiterungen und Neugründungen in großem Maßstabe Anlaß gab, so daß Riga immer mehr den Charakter einer Industriestadt von hervorragender Bedeutung annahm und bereits lange vor dem Kriege in den Ostseeprovinzen die führende Rolle auf industriellem Gebiete spielte. Beim Ausbruch des Krieges zählte Riga etwa 372 Fabriken mit über 87000 Arbeitern, wobei sich der Jahresumsatz dieser Fabriken auf mindestens 220 Mill. Rbl. oder 476 Mill. M. belief.

Über die industriellen Unternehmungen Rigas im Jahre 1913 gibt die folgende Tabelle 3 Aufschluß.

Auch Rigas Exporthandel hat sich in dem von uns betrachteten fast 50jährigen Zeitraum ganz außerordentlich entwickelt; wesentlich beigetragen zu seiner Förderung hat der Umstand, daß der Rigaer Hafen für seine vornehmlich land- und forstwirtschaftlichen, also verhältnismäßig billigen aus dem Innern Rußlands stammenden Ausfuhrwaren mit niedrigeren Schiffsfrachten, als seine Nachbarhäfen, rechnen konnte, was aufs

Tabelle 3.

| Gewerbegruppen | Zahl der Betriebe | Zahl der Arbeiter | Umsatz in Rubeln |
|---|---|---|---|
| 1. Steine und Erden | 24 | 6 406 | 8 165 000 |
| 2. Metallbearbeitung | 53 | 7 968 | 16 070 000 |
| 3. Maschinenbau und verwandte Betriebe | 49 | 20 375 | 37 480 000 |
| 4. Chemische Industrie | 39 | 4 533 | 27 128 000 |
| 5. Textil-Industrie | 19 | 10 335 | 22 401 000 |
| 6. Papier und Pappe | 26 | 3 718 | 8 640 000 |
| 7. Gummi-Industrie | 3 | 15 302 | 57 770 000 |
| 8. Leder-Industrie | 11 | 866 | 3 625 000 |
| 9. Holz- und Spielwaren | 61 | 7 814 | 16 026 000 |
| 10. Genuß- und Nahrungsmittel | 56 | 6 037 | 19 222 000 |
| 11. Bekleidungsindustrie | 23 | 3 667 | 3 050 000 |
| 12. Reinigungsgewerbe, Färbereien | 8 | 585 | 713 000 |
| Summa | 372 | 87 606 | 220 290 000 |

innigste mit dem Aufblühen der Rigaer Industrie im Zusammenhang stand. Letztere mußte nämlich in stetig steigendem Maße die ihr unentbehrlichen Heizstoffe, Rohmaterialien, Maschinen usw. aus dem Auslande beziehen, so daß die Riga aufsuchenden Schiffe zum weit überwiegenden Teile mit Ladung einkamen und sich daher mit niedrigeren Ausfrachten begnügen konnten, als wenn sie in Ballast eingekommen wären; so sind beispielsweise im Jahre 1913 von den aus dem Auslande nach Riga eingekommenen Schiffen von insgesamt 1½ Mill. Reg.-T. nur 19,2% mit Ballast eingelaufen, während von den ins Ausland aus Riga ausgegangenen Schiffen von insgesamt 1⅔ Mill. Reg.-T. nur 3,6% mit Ballast ausliefen. Hierbei ist es von Interesse darauf hinzuweisen, daß das im Jahre 1913 aus dem Rigaer Hafen ins Ausland verschiffte Warenquantum sich auf rund 122 Mill. Pud und die aus dem Auslande zur See nach Riga eingeführte Warenmenge sich auf 124 Mill. Pud stellten. Die zur See eingeführten und ausgeführten Warenmengen differierten somit hinsichtlich ihres Gewichts nur in geringfügigem Maße.

Ein besonders kräftiges Anwachsen des Rigaer Ausfuhrhandels trat mit dem Jahre 1896 d. h. mit der in schnellem Tempo fortschreitenden Entwicklung der Rigaer Industrie und der immer intensiveren Ausgestaltung des russischen Eisenbahnnetzes in die Erscheinung, wobei das letzte unter normalen Verhältnissen verlaufene Jahr 1913 unbestritten an der Spitze aller Vorjahre steht. Die starke Steigerung der Ausfuhrziffern ist jedoch nur zum kleinsten Teil dem Rigaer Eigenhandel zuzuschreiben, sondern sie erklärt sich vielmehr aus der großartigen Entwicklung des Durchfuhrhandels, die im Laufe der letzten 20 Jahre als eine der markantesten Erscheinungen des Rigaer Ausfuhrhandels zutage getreten ist. Namentlich

nahmen die Transporte hochwertiger Erzeugnisse der Landwirtschaft (Eier, Häute und Felle, Wild und Geflügel, Butter) große Dimensionen an, wobei jedoch der Export von Butter im Jahre 1907 wieder in Verfall zu geraten begann, was mit der auf unlautere Machenschaften der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn zurückzuführenden Ablenkung dieser Ware nach Windau im Zusammenhang stand.

Infolge des stetigen Aufschwunges des Durchfuhrverkehrs wurde der Ausfuhrhandel Rigas, für den, abgesehen von Flachs und Holz, seine alten Stapelartikel, wie Getreide, Saaten und Hanf, immer mehr an Bedeutung zu verlieren begannen, in ganz neue Bahnen gelenkt. Nachstehende Tabelle kann als treffliche Illustration zu dem Gesagten dienen.

Am Gesamtwert des Rigaer Exporthandels waren die wesentlichsten Artikel folgendermaßen beteiligt:

Tabel-

| Artikel | 1866—1870 (durchschnittlich) % | 1871—1875 (durchschnittlich) % | 1876—1880 (durchschnittlich) % | 1881—1885 (durchschnittlich) % |
|---|---|---|---|---|
| Holz | 11,6 | 20,9 | 21,4 | 19,1 |
| Flachs und Hede | 41,7 | 26,7 | 17,1 | 24,3 |
| Eier | | | 0,0 | 0,1 |
| Häute und Felle | 1,0 | 1,3 | 0,5 | 1,9 |
| Getreide | 9,1 | 23,1 | 34,2 | 23,9 |
| Wild und Geflügel | | | — | 0,0 |
| Ölkuchen | 0,1 | 0,5 | 1,2 | 2,0 |
| Lein- und Hanfsaat | 16,3 | 10,3 | 9,5 | 8,4 |
| Hanf und Tors | 16,7 | 12,6 | 9,3 | 10,7 |
| Butter | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Mineralschmieröle | | | 0,0 | 3,0 |
| Gummiwaren | | | 0,0 | |
| Übrige Waren | 3,5 | 4,6 | 6,8 | 6,6 |
| | 100,00 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Rigas Exporthandel besteht demnach vorwiegend aus Rohstoffen und Verzehrungsgegenständen, unter denen Flachs, Holz, Häute und Felle sowie Eier die Hauptrolle spielten. Von den aus Riga ins Ausland verschifften Erzeugnissen der Rigaer Industrie haben in letzter Zeit Gummiwaren (Gummischuhe und -reifen) und Mineralschmieröle einige Bedeutung erlangt.

Wenden wir uns nun der Frage zu, wie sich der Gesamtumsatz im auswärtigen Handel Rigas sowie speziell der Export und Import Rigas einerseits zu dem Gesamtumsatz im auswärtigen Handel Rußlands sowie zum Export und Import Rußlands, andererseits zu dem Gesamtumsatz

im auswärtigen Handel sowie zum Export und Import der anderen russischen Ostseehäfen und des größten russischen Schwarzmeerhafens Odessa verhalten, so ergeben sich die in nachstehender Tabelle 5 dargestellten Zahlenbilder.

Während Riga hinsichtlich des Gesamtumsatzes im auswärtigen Handel (Export und Import zusammen) in den Jahren 1866/1900 unter allen russischen Häfen an dritter Stelle, und zwar hinter St. Petersburg und Odessa stand, ja sogar in den Jahren 1876/1885 die vierte Stelle einnahm, da es in diesem Zeitabschnitt auch noch von Reval überflügelt worden war, hat es sich seit den Jahren 1901/1905 zum ersten Seehandelsplatz des Russischen Reiches emporgearbeitet, welche Stellung es auch bis zum Ausbruche des Weltkrieges unbestritten behauptet hat, wobei unter den genannten Häfen Odessa und Reval weit hinter

le 4.

| 1886—1890 (durchschnittlich) % | 1891—1895 (durchschnittlich) % | 1896—1900 (durchschnittlich) % | 1901—1905 (durchschnittlich) % | 1906—1910 (durchschnittlich) % | 1911 % | 1912 % | 1913 % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 21,3 | 24,3 | 23,1 | 13,7 | 17,8 | 20,4 | 17,5 | 18,0 |
| 20,1 | 23,9 | 24,9 | 22,0 | 20,9 | 16,6 | 22,8 | 20,1 |
| 2,0 | 6,9 | 13,2 | 17,5 | 15,1 | 17,2 | 14,0 | 15,7 |
| 3,8 | 6,1 | 6,1 | 10,5 | 13,9 | 16,1 | 21,0 | 18,2 |
| 22,3 | 17,3 | 12,3 | 6,9 | 7,7 | 7,3 | 4,1 | 7,0 |
| 0,0 | 0,1 | 0,4 | 1,9 | 2,2 | 2,4 | 1,7 | 2,8 |
| 2,7 | 3,8 | 3,4 | 2,6 | 2,3 | 2,1 | 1,5 | 1,2 |
| 11,1 | 7,3 | 6,1 | 1,8 | 2,1 | 3,9 | 3,0 | 0,7 |
| 6,7 | 3,7 | 2,7 | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,1 | 3,1 |
| 0,1 | 0,3 | 0,6 | 12,8 | 7,3 | 2,4 | 1,8 | 1,8 |
| 1,5 | 0,7 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 1,2 | 0,9 |
| — | 0,8 | 2,0 | 2,1 | 1,5 | 2,0 | 2,7 | 5,0 |
| 8,4 | 4,8 | 4,7 | 4,8 | 5,7 | 5,9 | 5,6 | 5,5 |
| 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Riga zurückstanden, während St. Petersburg nicht in so starkem Maße von Riga überholt worden ist.

Was speziell den Exporthandel anbelangt, so tritt das Übergewicht Rigas über alle russischen Häfen besonders stark seit den Jahren 1906/1910, namentlich aber in den zwei letztverflossenen unter normalen Verhältnissen verlaufenen Jahren 1912 und 1913 zutage. Riga nahm in diesen Jahren dieselbe dominierende Stellung ein, wie sie noch in den Jahren 1866/1875 St. Petersburg inne hatte.

Hinsichtlich des Importhandels ist Riga, das sich noch während der Jahre 1871/1900 unter allen russischen Häfen mit dem vierten Platz

## Tabelle 5.

### Wert des Gesamtumsatzes der Ostseehäfen und Odessas im auswärtigen Handel.
(Export und Import zusammen.)

| Hafen | 1866—1870 (durchschn.) | | 1871—1875 (durchschn.) | | 1876—1880 (durchschn.) | | 1881—1885 (durchschn.) | | 1886—1890 (durchschn.) | | 1891—1895 (durchschn.) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes |
| Riga | 45 443 434 | 9,2 | 60 077 687 | 7,7 | 87 681 976 | 8,8 | 84 135 479 | 8,2 | 74 353 718 | 7,7 | 77 179 128 | 8,2 |
| St. Petersburg mit Kronstadt | 153 898 777 | 31,0 | 182 949 854 | 23,5 | 176 637 766 | 17,7 | 149 153 829 | 14,5 | 129 405 218 | 13,4 | 141 313 287 | 15,1 |
| Reval mit Baltischport | 2 019 347 | 0,4 | 43 319 578 | 5,6 | 89 963 769 | 9,0 | 96 118 975 | 9,4 | 69 703 858 | 7,2 | 48 895 483 | 5,2 |
| Pernau | 3 330 036 | 0,7 | 7 494 921 | 1,0 | 8 627 337 | 0,9 | 5 913 081 | 0,6 | 4 269 988 | 0,4 | 4 266 484 | 0,5 |
| Windau | 937 252 | 0,2 | 1 271 134 | 0,2 | 1 397 643 | 0,1 | 1 032 785 | 0,1 | 1 013 342 | 0,1 | 1 097 380 | 0,1 |
| Libau | 1 548 778 | 0,3 | 5 637 047 | 0,7 | 23 154 117 | 2,3 | 49 093 953 | 4,8 | 56 357 773 | 5,9 | 51 954 449 | 5,5 |
| Odessa | 57 545 488 | 11,6 | 100 186 757 | 12,9 | 95 894 215 | 9,6 | 139 262 603 | 13,6 | 171 841 339 | 17,8 | 146 407 849 | 15,6 |

| Häfen | 1896—1900 (durchschn.) | | 1901—1905 (durchschn.) | | 1906—1910 (durchschn.) | | 1911 | | 1912 | | 1913 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes | Wert in Rubeln | % v. Wert des russ. Gesamtumsatzes |
| Riga | 123 368 024 | 11,1 | 195 805 847 | 15,2 | 271 489 408 | 15,9 | 334 106 281 | 14,9 | 370 708 638 | 16,6 | 409 369 875 | 17,2 |
| St. Petersburg mit Kronstadt | 179 180 591 | 16,1 | 175 522 058 | 13,5 | 212 216 407 | 12,5 | 268 084 712 | 11,7 | 262 093 705 | 11,7 | 332 132 317 | 14,0 |
| Reval mit Baltischport | 86 235 930 | 7,8 | 81 116 440 | 6,3 | 79 388 143 | 4,7 | 109 772 241 | 4,8 | 105 546 643 | 4,7 | 114 226 369 | 4,8 |
| Pernau | 5 159 642 | 0,5 | 4 735 001 | 0,4 | 7 066 608 | 0,4 | 8 388 079 | 0,4 | 7 816 941 | 0,3 | 6 857 992 | 0,3 |
| Windau | 1 708 231 | 0,2 | 21 589 300 | 1,7 | 55 359 622 | 3,2 | 106 567 707 | 4,6 | 122 856 174 | 5,5 | 93 411 576 | 3,9 |
| Libau | 58 995 994 | 5,3 | 62 346 491 | 4,8 | 61 127 658 | 3,6 | 93 358 760 | 4,1 | 104 254 013 | 4,7 | 82 206 392 | 3,4 |
| Odessa | 140 232 527 | 12,6 | 157 840 031 | 12,2 | 132 748 913 | 7,8 | 174 511 128 | 7,6 | 139 597 471 | 6,2 | 153 079 000 | 6,4 |

## Tabelle 5. (Fortsetzung.)

### Wert des Exports der Ostseehäfen und Odessas ins Ausland.

| Hafen | 1866—1870 (durchschn.) | | 1871—1875 (durchschn.) | | 1876—1880 (durchschn.) | | 1881—1885 (durchschn.) | | 1886—1890 (durchschn.) | | 1891—1895 (durchschn.) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports |
| aus Riga | 31 024 129 | 12,9 | 37 540 182 | 10,5 | 55 072 441 | 10,7 | 56 692 925 | 10,4 | 53 213 961 | 8,8 | 51 233 451 | 9,6 |
| „ St. Petersburg mit Kronst. | 60 502 969 | 25,2 | 73 881 757 | 20,7 | 96 568 944 | 18,8 | 84 661 575 | 15,5 | 64 417 107 | 10,6 | 48 196 052 | 9,0 |
| „ Reval mit Baltischport | 511 000 | 0,2 | 7 105 546 | 2,0 | 20 181 731 | 3,9 | 16 952 026 | 3,1 | 18 963 580 | 3,1 | 14 622 318 | 2,7 |
| „ Pernau | 3 141 133 | 1,3 | 7 138 078 | 2,0 | 8 357 334 | 1,6 | 5 736 539 | 1,1 | 4 210 002 | 0,7 | 4 134 513 | 0,8 |
| „ Windau | 812 392 | 0,3 | 1 125 015 | 0,3 | 1 240 460 | 0,2 | 930 351 | 0,2 | 961 548 | 0,2 | 1 029 648 | 0,2 |
| „ Libau | 860 981 | 0,4 | 4 139 878 | 1,2 | 19 034 491 | 3,7 | 34 723 980 | 6,4 | 38 599 093 | 6,4 | 34 177 830 | 6,4 |
| „ Odessa | 32 470 236 | 13,5 | 48 631 699 | 13,6 | 56 453 277 | 11,0 | 83 858 279 | 15,4 | 122 965 826 | 20,3 | 88 903 631 | 16,6 |

| Hafen | 1896—1900 (durchschn.) | | 1901—1905 (durchschn.) | | 1906—1910 (durchschn.) | | 1911 | | 1912 | | 1913 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Exports |
| aus Riga | 70 148 655 | 12,0 | 110 716 583 | 14,4 | 157 534 863 | 15,9 | 186 818 268 | 13,9 | 224 837 169 | 17,7 | 224 870 565 | 18,2 |
| „ St. Petersburg mit Kronst. | 65 009 057 | 11,1 | 70 050 019 | 9,1 | 87 050 992 | 8,8 | 118 086 007 | 8,8 | 102 865 118 | 8,1 | 118 651 397 | 9,6 |
| „ Reval mit Baltischport | 28 190 317 | 4,8 | 25 610 459 | 3,3 | 17 752 745 | 1,8 | 22 307 110 | 1,7 | 19 445 649 | 1,5 | 23 360 975 | 1,9 |
| „ Pernau | 4 597 815 | 0,8 | 4 148 151 | 0,6 | 5 969 741 | 0,6 | 6 718 271 | 0,5 | 5 886 271 | 0,5 | 4 584 852 | 0,4 |
| „ Windau | 1 506 728 | 0,3 | 16 140 313 | 2,1 | 41 093 874 | 4,1 | 82 173 616 | 6,1 | 94 751 278 | 7,5 | 74 630 702 | 6,1 |
| „ Libau | 39 338 793 | 6,7 | 44 902 090 | 5,8 | 38 261 490 | 3,9 | 61 446 152 | 4,6 | 72 083 480 | 5,7 | 48 646 108 | 3,9 |
| „ Odessa | 79 255 444 | 13,5 | 99 464 041 | 12,9 | 79 304 959 | 8,0 | 113 232 921 | 8,4 | 82 182 557 | 6,5 | 87 229 000 | 7,1 |

## Tabelle 5. (Fortsetzung.)

### Wert des Imports der Ostseehäfen und Odessas aus dem Auslande.

| Hafen | 1866—1870 (durchschn. | | 1871—1875 (durchschn.) | | 1876—1880 (durchschn.) | | 1881—1885 (durchschn.) | | 1886—1890 (durchschn.) | | 1891—1895 (durchschn.) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wert in Rubeln | % v. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % v. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % v. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % v. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % v. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % v. Gesamtwert des russ. Imports |
| nach Riga | 14 419 305 | 5,6 | 22 537 505 | 5,4 | 32 609 535 | 6,7 | 27 442 544 | 5,7 | 21 139 758 | 5,9 | 25 945 677 | 6,4 |
| „ St. Petersburg mit Kronst. | 93 395 808 | 36,5 | 109 068 097 | 25,9 | 80 068 822 | 16,6 | 64 492 254 | 13,5 | 64 988 111 | 18,2 | 93 117 235 | 23,1 |
| „ Reval mit Baltischport | 1 508 347 | 0,6 | 36 214 032 | 8,6 | 69 782 038 | 14,4 | 79 166 949 | 16,5 | 50 740 278 | 14,2 | 34 273 165 | 8,5 |
| „ Pernau | 188 903 | 0,1 | 356 843 | 0,1 | 270 003 | 0,1 | 176 542 | 0,0 | 59 986 | 0,0 | 131 971 | 0,0 |
| „ Windau | 124 860 | 0,0 | 146 119 | 0,0 | 157 183 | 0,0 | 102 434 | 0,0 | 51 794 | 0,0 | 67 732 | 0,0 |
| „ Libau | 687 797 | 0,3 | 1 497 169 | 0,4 | 4 119 626 | 0,9 | 14 369 973 | 3,0 | 17 758 680 | 5,0 | 17 776 619 | 4,4 |
| „ Odessa | 25 075 252 | 9,8 | 51 555 058 | 12,3 | 39 440 938 | 8,2 | 55 404 324 | 11,6 | 48 875 513 | 13,7 | 57 504 218 | 14,3 |

| Hafen | 1896—1900 (durchschn.) | | 1901—1905 (durchschn.) | | 1906—1910 (durchschn.) | | 1911 | | 1912 | | 1913 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Imports | Wert in Rubeln | % d. Gesamtwert des russ. Imports |
| nach Riga | 53 219 369 | 10,2 | 85 089 264 | 16,3 | 113 954 545 | 16,0 | 147 288 013 | 15,3 | 145 871 496 | 15,0 | 184 499 310 | 16,1 |
| „ St. Petersburg mit Kronst. | 114 171 534 | 21,8 | 105 472 039 | 20,2 | 125 165 415 | 17,6 | 149 998 705 | 15,6 | 159 228 587 | 16,4 | 213 480 950 | 18,6 |
| „ Reval mit Baltischport | 58 045 613 | 11,1 | 55 505 981 | 10,6 | 61 635 398 | 8,7 | 87 465 131 | 9,1 | 86 100 994 | 8,9 | 90 865 394 | 7,9 |
| „ Pernau | 561 827 | 0,1 | 586 850 | 0,1 | 1 096 057 | 0,2 | 1 669 808 | 0,2 | 1 930 670 | 0,2 | 2 273 140 | 0,2 |
| „ Windau | 201 503 | 0,0 | 5 448 987 | 1,0 | 14 265 748 | 2,0 | 24 394 091 | 2,5 | 28 104 896 | 2,9 | 18 780 874 | 1,6 |
| „ Libau | 19 657 201 | 3,8 | 17 444 401 | 3,3 | 22 866 168 | 3,2 | 31,912 608 | 3,3 | 32 170 533 | 3,3 | 33 560 284 | 2,9 |
| „ Odessa | 60 977 083 | 11,7 | 58 375 990 | 11,2 | 53 443 954 | 7,5 | 61 278 207 | 6,4 | 57 414 914 | 5,9 | 65 850 000 | 5,7 |

hinter St. Petersburg, Odessa und Reval begnügen mußte, seit den Jahren 1901/1905 an die zweite Stelle gerückt, wobei es nur noch von St. Petersburg, und zwar in nicht erheblichem Maße übertroffen wird. Dabei ist St. Petersburgs früher so bedeutender Anteil am russischen Gesamtimport ganz beträchtlich gesunken, nämlich von 36,5% in den Jahren 1866/1870 auf 18,6% im Jahre 1913, während Rigas Anteil in diesem Zeitraum von 5,6% auf 16,1% gestiegen ist. Die relativ hohen Wertziffern Revals erklären sich aus den diesen Hafen passierenden umfangreichen Baumwollmengen, die in erster Linie für den industriereichen Moskauer Rayon bestimmt waren.

Aus obigem erhellt, daß Rigas auswärtiger Handel seit Beginn des laufenden Jahrhunderts einen beispiellosen Aufschwung genommen hat, was, abgesehen von der geographischen Lage des Rigaer Hafens im breiten Mündungsgebiet des tief ins Binnenland einschneidenden Dünastromes, ausschließlich der stets regen Initiative sowie der unermüdlichen Tatkraft der Vertreter der Rigaer Kaufmannschaft und der Großindustrie zuzuschreiben ist, die dabei ganz auf sich selbst angewiesen waren, da ihnen seitens der russischen Regierung im großen und ganzen nicht nur keinerlei Unterstützung und wohlwollende Förderung zuteil wurden, sondern ihnen sogar bei ihren Bestrebungen immer wieder Hemmnisse jeglicher Art in den Weg gelegt wurden. Die Entwicklung des von der Natur so begünstigten Rigaer Hafens, dessen Hinterland die ungeheueren Gebiete Mittel- und Ost-Rußlands sowie Sibiriens umfaßt, sollte eben auf künstliche Weise niedergehalten werden, zu welchem Zwecke seine vitalsten Bedürfnisse vielfach vernachlässigt wurden, so u. a. auch durch Verschleppung der Entscheidung der wichtigsten seitens der Kaufmannschaft angeregten Fragen. Dabei wurde andererseits St. Petersburg in jeder Hinsicht, beim Bau von Eisenbahnen, Wasserstraßen, bei Erstellung von Tarifen usw. gefördert, namentlich aber wurden enorme Staatsmittel für die weitere Ausgestaltung und Ausrüstung des Hafens aufgewandt, obgleich eine derartige Bevorzugung des St. Petersburger Hafens schon aus dem Grunde nicht gerechtfertigt ist, weil er eben infolge von Eisschwierigkeiten 6 Monate hindurch für Schiffe nicht zugänglich ist, während die Schiffahrt im Rigaer Hafen mit Hilfe von Eisbrechern erfahrungsgemäß das ganze Jahr über aufrechterhalten werden kann.

Die Hauptabsatzgebiete für die aus Riga zur See ins Ausland exportierten Waren stellen die nachbenannten Länder dar, und zwar wertete Rigas Export nach:

## Tabelle 6.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Deutschland Rbl. | Belgien Rbl. | Frankreich Rbl. | Holland Rbl. | Dänemark Rbl. | Amerika Rbl. | den übrigen Ländern Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 15 510 967 | 1 868 269 | 4 685 942 | 4 418 571 | 2 059 779 | 497 181 | 62 799 | 1 920 618 | 31 024 129 |
| 1871—1875 | 17 263 707 | 4 042 864 | 4 603 409 | 4 376 075 | 3 278 327 | 644 466 | 42 939 | 3 288 395 | 37 540 182 |
| 1876—1880 | 24 077 698 | 7 995 373 | 6 252 271 | 6 310 085 | 5 698 331 | 569 336 | 20 127 | 4 149 220 | 55 072 441 |
| 1881—1885 | 26 478 404 | 7 358 323 | 6 583 859 | 6 859 417 | 4 661 726 | 1 470 832 | 2 590 | 3 277 774 | 56 692 925 |
| 1886—1890 | 24 785 010 | 6 267 196 | 6 574 994 | 5 702 821 | 4 039 295 | 2 691 621 | 6 423 | 3 143 601 | 53 213 961 |
| 1891—1895 | 23 153 869 | 7 797 648 | 7 669 474 | 5 793 076 | 3 347 517 | 1 752 459 | — | 1 719 408 | 51 233 451 |
| 1896—1900 | 28 177 738 | 12 187 765 | 10 518 591 | 8 559 681 | 6 075 282 | 1 994 798 | 1 376 | 2 633 424 | 70 148 655 |
| 1901—1905 | 48 109 435 | 27 748 362 | 13 123 031 | 10 583 700 | 4 219 729 | 4 245 067 | 344 136 | 2 343 123 | 110 716 583 |
| 1906—1910 | 64 037 848 | 31 661 312 | 21 691 469 | 14 675 519 | 9 044 218 | 2 776 053 | 9 821 663 | 3 826 781 | 157 534 863 |
| 1911 | 72 248 909 | 38 567 833 | 25 676 627 | 12 593 240 | 13 196 348 | 3 757 133 | 16 535 851 | 4 242 327 | 186 818 268 |
| 1912 | 81 712 259 | 42 964 588 | 33 130 838 | 16 899 062 | 12 676 958 | 4 378 564 | 27 137 460 | 5 937 440 | 224 837 169 |
| 1913 | 87 165 521 | 43 172 045 | 30 921 629 | 14 150 255 | 14 894 572 | 5 777 539 | 21 825 688 | 6 963 316 | 224 870 565 |

so daß vom Gesamtwert der aus Riga exportierten Waren entfielen:

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | auf Großbritannien % | auf Deutschland % | auf Belgien % | auf Frankreich % | auf Holland % | auf Dänemark % | auf Amerika % | auf die übrigen Länder % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 49,9 | 6,0 | 15,2 | 14,3 | 6,7 | 1,6 | 0,2 | 6,1 |
| 1871—1875 | 46,0 | 10,8 | 12,3 | 11,7 | 8,7 | 1,7 | 0,1 | 8,7 |
| 1876—1880 | 43,7 | 14,5 | 11,3 | 11,5 | 10,4 | 1,0 | 0,0 | 7,6 |
| 1881—1885 | 46,7 | 13,0 | 11,6 | 12,1 | 8,2 | 2,6 | 0,0 | 5,8 |
| 1886—1890 | 46,6 | 11,8 | 12,3 | 10,7 | 7,6 | 5,1 | 0,0 | 5,9 |
| 1891—1895 | 45,2 | 15,2 | 15,0 | 11,4 | 6,5 | 3,4 | · | 3,3 |
| 1896—1900 | 40,2 | 17,4 | 15,0 | 12,2 | 8,6 | 2,8 | 0,0 | 3,8 |
| 1901—1905 | 43,4 | 25,1 | 11,9 | 9,6 | 3,8 | 3,8 | 0,3 | 2,1 |
| 1906—1910 | 40,6 | 20,1 | 13,8 | 9,3 | 5,7 | 1,8 | 6,2 | 2,5 |
| 1911 | 38,7 | 20,6 | 13,7 | 6,7 | 7,1 | 2,0 | 8,9 | 2,3 |
| 1912 | 36,4 | 19,1 | 14,7 | 7,5 | 5,6 | 1,9 | 12,1 | 2,7 |
| 1913 | 38,8 | 19,2 | 13,7 | 6,3 | 6,6 | 2,6 | 9,7 | 3,1 |

Großbritannien war demnach auch im Jahre 1913, wie seit jeher, der bedeutendste Abnehmer der Rigaer Exportwaren namentlich von Eiern, Holz, Flachs und Hede, Gummiwaren, Hanf, Wild und Geflügel, Butter, Getreide sowie von Häuten und Fellen. Auf direktem Wege nach Deutschland lieferte Riga etwa nur die Hälfte der nach Großbritannien verschifften Warenmenge, wobei hier als wichtigste Artikel folgende in Betracht kamen: Häute und Felle, Eier, Gummiwaren, Holz, Getreide, Wild und Geflügel, Mineralschmieröle und Butter. Da nun aber ein erheblicher von der Rigaer Handelsstatistik nicht festzustellender Teil der nach belgischen und holländischen Häfen verschifften Waren notorisch für Deutschland bestimmt war, so war der tatsächliche Export Rigaer Waren nach Deutschland umfangreicher, als in der vorstehenden Tabelle angegeben. Je nach ihrer Bedeutung als Absatzgebiete für die Rigaer Exportwaren folgen dann Belgien (Flachs, Holz, Getreide, Gummiwaren, Hanf, Eier, Ölkuchen), Amerika (Häute und Felle), Holland (Holz, Getreide, Häute und Felle), Frankreich (Flachs, Holz, Hanf) und Dänemark (Häute und Felle, Eier, Getreide, Holz). Unter den „übrigen Ländern", die in den letzten Jahren am Rigaer Ausfuhrhandel zusammen mit nur 2—3% beteiligt waren, sind zu nennen: Norwegen (Getreide, Hanf, Häute, Leinsaat), Portugal (Hanf und Holz), Italien (Felle), Spanien (Holz), Australien (Holz) und Afrika (Holz).

Die wichtigsten Herkunftsgebiete für die nach Riga zur See aus dem Auslande importierten Waren stellen die in der nachstehenden Tabelle 7 aufgeführten Länder dar.

Ebenso wie als Konsument Rigaer Waren stand Großbritannien bis zum Ausbruche des Krieges auch als Rigas Lieferant ausländischer Waren an erster Stelle. Deutschland, das als Rigas nächstwichtigste Bezugsquelle anzusehen ist, war dem Inselreich in dieser Beziehung seit dem Jahre 1906 nicht mehr sehr wesentlich unterlegen, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß Rigas faktischer Bezug an deutschen Waren sich höher als in obigen Tabellen angegeben, gestellt hat, da auch noch über holländische, belgische und dänische Häfen ansehnliche Warenmengen deutscher Herkunft nach Riga gelangt sind, was jedoch von der Rigaer Statistik nicht ziffermäßig nachgewiesen werden kann. Aus bzw. über Großbritannien gelangten nach Riga vornehmlich folgende Waren: Maschinen und Geräte, Rohgummi, Steinkohlen, Heringe, Tee, Baumwolle, Garne, Schmalz, Silber, Blei, Stahl, Zinn, Zink, rohe Wolle, Metallwaren aller Art, Wollenfabrikate, Kopra, Kaffee und Kakao, rohe Jute usw., während nach Riga aus bzw. über Deutschland in erster Linie folgende Artikel gelangten: Rohbaumwolle, Maschinen und Geräte (landwirtschaftliche und industrielle), Häute und Felle, Kopra, elektrische Apparate und

## Wert des Rigaer Imports aus:

Tabelle 7.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Deutschland Rbl. | Schweden Rbl. | Dänemark Rbl. | Holland Rbl. | Belgien Rbl. | Amerika Rbl. | den übrigen Ländern Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 8 355 880 | 2 715 726 | 156 548 | 44 771 | 196 723 | 697 301 | 113 596 | 2 138 757 | 14 419 305 |
| 1871—1875 | 10 780 714 | 5 477 980 | 313 985 | 62 771 | 978 251 | 961 631 | 186 081 | 3 476 092 | 22 537 505 |
| 1876—1880 | 14 038 931 | 9 350 904 | 330 136 | 113 084 | 1 478 204 | 2 703 635 | 1 222 483 | 3 372 158 | 32 609 535 |
| 1881—1885 | 12 624 361 | 7 908 456 | 561 316 | 246 920 | 444 741 | 1 588 905 | 760 063 | 3 307 782 | 27 442 544 |
| 1886—1890 | 8 704 067 | 6 410 554 | 329 771 | 356 010 | 311 421 | 1 576 043 | 1 216 786 | 2 235 076 | 21 139 758 |
| 1891—1895 | 10 527 450 | 7 300 282 | 468 530 | 534 103 | 171 217 | 3 034 665 | 1 194 853 | 2 714 577 | 25 945 677 |
| 1896—1900 | 21 208 242 | 18 567 950 | 858 305 | 727 706 | 1 512 818 | 6 579 465 | 1 585 628 | 2 179 255 | 53 219 369 |
| 1901—1905 | 40 786 319 | 29 693 358 | 908 570 | 3 263 550 | 3 361 981 | 3 088 991 | 1 627 489 | 2 359 006 | 85 089 264 |
| 1906—1910 | 48 253 525 | 42 730 271 | 2 836 611 | 6 227 892 | 4 742 658 | 4 120 933 | 2 356 741 | 2 685 914 | 113 954 545 |
| 1911 | 64 827 076 | 51 803 376 | 5 689 238 | 5 788 893 | 6 205 773 | 6 726 347 | 3 632 787 | 2 614 523 | 147 288 013 |
| 1912 | 58 546 721 | 53 048 889 | 5 914 198 | 8 985 782 | 7 542 167 | 5 609 448 | 2 768 346 | 3 455 918 | 145 871 469 |
| 1913 | 79 726 468 | 61 959 990 | 8 845 326 | 11 383 385 | 10 432 133 | 5 200 127 | 3 842 735 | 3 109 146 | 184 499 310 |

so daß vom Gesamtwert der nach Riga importierten Waren entfielen:

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | auf Großbritannien % | auf Deutschland % | auf Schweden % | auf Dänemark % | auf Holland % | auf Belgien % | auf Amerika % | auf die übrigen Länder % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 58,0 | 18,8 | 1,1 | 0,3 | 1,4 | 4,8 | 0,8 | 11,8 |
| 1871—1875 | 47,8 | 24,3 | 1,4 | 0,3 | 4,3 | 4,3 | 2,2 | 15,4 |
| 1876—1880 | 43,1 | 28,7 | 1,0 | 0,3 | 4,5 | 8,3 | 3,8 | 10,3 |
| 1881—1885 | 46,0 | 28,8 | 2,0 | 0,9 | 1,6 | 5,8 | 2,8 | 12,1 |
| 1886—1890 | 41,2 | 30,3 | 1,6 | 1,7 | 1,5 | 7,4 | 5,8 | 10,5 |
| 1891—1895 | 40,6 | 28,1 | 1,8 | 2,1 | 0,7 | 11,7 | 4,6 | 10,4 |
| 1896—1900 | 39,8 | 34,9 | 1,6 | 1,4 | 2,8 | 12,3 | 3,0 | 4,2 |
| 1901—1905 | 47,9 | 34,9 | 1,1 | 3,8 | 4,0 | 3,6 | 1,9 | 2,8 |
| 1906—1910 | 42,3 | 37,5 | 2,5 | 5,5 | 4,2 | 3,6 | 2,1 | 2,3 |
| 1911 | 44,0 | 35,2 | 3,9 | 3,9 | 4,2 | 4,6 | 2,5 | 1,7 |
| 1912 | 40,1 | 36,4 | 4,0 | 6,2 | 5,2 | 3,8 | 1,9 | 2,4 |
| 1913 | 43,2 | 33,6 | 4,8 | 6,2 | 5,6 | 2,8 | 2,1 | 1,7 |

Zubehör, Gerbstoffe, Metallwaren, Rohgummi, Leder, künstl. Düngemittel, Apothekerwaren, Chemikalien und Drogen, Jute, Apfelsinen und Zitronen sowie andere frische und getrocknete Früchte, Kaffee, Kakao, Gewürze, Reis, Farben und Farbstoffe, Garne, Harze, Koks, Eisen, Kupfer, Stahl, Zink, Zinn, Wachs, Bücher und Drucksachen, Gummiwaren, musikalische Instrumente, Baumwoll- und Wollfabrikate, Pflanzenöle, Weine usw.

Die nach Riga aus Dänemark, wo vielfach nur die Umladung fremder Güter erfolgt, gelangten Waren umfaßten vornehmlich: Heringe und andere Fische, Schmalz, Weine, Rohgummi, Häute und Felle, Korkholz, Blei, Kupfer, Seide, Wolle, landw. Maschinen und Kreide, während aus bzw. über Holland, das den vierten Platz im Rigaer Einfuhrhandel einnimmt, hauptsächlich folgende Waren, von denen viele notorisch aus dem industriereichen Westdeutschland stammen, bezogen wurden: Zinn, Rohgummi, künstl. Düngemittel, Reis, Apothekerwaren, Chemikalien, Drogen, Steinkohlen, Koks, Häute und Felle, Tee, Kaffee, Kakao, Heringe, Steinkohlenteer und -pech. Schweden, das als Rigas Lieferant an fünfter Stelle steht, verschiffte nach Riga in ansehnlichen Mengen: Heringe und andere Fische, Superphosphate, Stahl, Eisen, Gußeisen, Steine, feuerfeste Ziegel, landwirtschaftliche und andere Maschinen, Gummiwaren und leere Fässer. Hierbei ist zu vermerken, daß auch noch über dänische Häfen Waren schwedischer Herkunft nach Riga gebracht worden sind. Aus resp. über Belgien bezog Riga bisher in der Hauptsache Rohgummi, künstliche Düngemittel, Rohwolle, Rohseide, Häute und Felle und Blei, während Amerikas Lieferungen aus Farbhölzern in Scheiten, Quebrachoholz und Harzen bestanden. Unter den „übrigen Ländern", die beim Rigaer Einfuhrhandel, wenn auch in verhältnismäßig bescheidenem Maße in Betracht kamen, sind zu nennen: Afrika (Korkholz, Rohphosphate), Portugal (Korkholz, Blei), Norwegen (Heringe), Spanien (Schwefelkies, Blei, Korkholz) und Italien (Schwefel).

In betreff der vorstehend aufgeführten Bezugsquellen für die Rigaer Importwaren muß noch ganz besonders darauf hingewiesen werden, daß die angegebenen Herkunftsländer für die Einfuhrwaren häufig mit den Ursprungsländern dieser Artikel nicht zusammenfallen. Es ließen sich durch die der Rigaer Handelsstatistik seitens der russischen amtlichen Stellen gelieferten Urmaterialien eben nur die Länder, in deren Häfen die Abladung, ja vielfach sogar nur die Umladung der Waren erfolgt war, untrüglich nachweisen. Die oben erwähnten Herkunftsländer für die Importartikel decken sich daher vielfach nicht mit den Produktionsgebieten dieser Waren, so daß ersteren demnach häufig nur eine Vermittlerrolle zugeschrieben werden kann.

## B. Der Export der wichtigsten Waren ins Ausland auf dem Seewege.

### 1. Getreide.

Der Export von Getreide über den Rigaer Hafen betrug:

Tabelle 8.

| in den Jahres-durch-schnitten bzw. Jahren | Roggen Pud | Gerste Pud | Hafer Pud | Weizen Pud | Zusammen Pud |
|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 262 544 | 759 006 | 2 315 470 | 152 | 3 337 172 |
| 1871—1875 | 3 701 360 | 1 152 010 | 5 700 770 | 116 760 | 10 670 900 |
| 1876—1880 | 8 478 304 | 2 362 207 | 9 483 305 | 612 394 | 20 936 210 |
| 1881—1885 | 3 894 476 | 3 540 166 | 6 827 306 | 361 898 | 14 623 846 |
| 1886—1890 | 5 010 838 | 3 021 269 | 7 176 010 | 1 122 572 | 16 330 689 |
| 1891—1895 | 2 157 912 | 1 761 595 | 5 958 313 | 918 727 | 10 796 547 |
| 1896—1900 | 3 739 473 | 1 342 166 | 1 779 336 | 3 571 183 | 10 432 158 |
| 1901—1905 | 1 503 668 | 921 236 | 2 326 925 | 4 087 442 | 8 839 271 |
| 1906—1910 | 320 298 | 516 026 | 590 879 | 9 101 338 | 10 528 541 |
| 1911 | 84 978 | 1 818 347 | 754 930 | 10 915 526 | 13 573 781 |
| 1912 | 2 032 534 | 1 304 759 | 731 158 | 3 961 748 | 8 030 199 |
| 1913 | 977 112 | 410 134 | 78 716 | 12 417 866 | 13 883 828 |

Der Aufschwung, den der Getreideexport Rigas nach der im Jahre 1871 erfolgten Herstellung des Schienenweges Riga—Zarizyn, der Riga mit den kornreichen Gebieten der schwarzen Erde in Verbindung setzte, genommen hatte, hat sich in der Folge als vorübergehend erwiesen. Wie weit der bereits in den 90er Jahren zutage getretene Niedergang des Rigaschen Getreidehandels mit der auf Grund des deutsch-russischen Handelsvertrages von 1894 stattgehabten Änderung in der russischen Eisenbahntarifpolitik, die für Riga die gleichen Bedingungen wie für die preußischen Ostseehäfen schuf, sowie mit dem im Jahre 1891 dekretierten Getreideausfuhrverbot, wodurch alte Handelsbeziehungen gestört wurden, im Zusammenhang stand, läßt sich schwer ermitteln. Jedenfalls kann man wohl mit völliger Gewißheit sagen, daß die beiden erwähnten Momente dazu angetan waren, das Getreidegeschäft Rigas ungünstig zu beeinflussen. Doch haben zu der Tatsache, daß sich der Getreideexport Rigas seitdem nicht zu erholen vermocht hat, aber auch noch anderweitige Gründe beigetragen, unter denen neben der übermächtigen Konkurrenz der russischen am Schwarzen und Asowschen Meere belegenen Häfen, namentlich die im großen und ganzen ungemein primitive Wirtschaftsmethode des russischen Ackerbauers hervorzuheben ist, worauf der zu einer fast chronischen Erscheinung gewordene Mißwachs, bald in den einen, bald in den anderen Gebieten, zurückgeführt werden muß. Infolgedessen unterlagen die zum

Export verfügbaren Getreidemengen in den einzelnen Jahren ungemein starken Schwankungen. Wurde nun der Rigaer Versorgungsrayon von einer Mißernte betroffen, so zeigten die Getreidezufuhren nach Riga eine außerordentliche Einschränkung, um dann im folgenden Jahre bei einer Normalernte wieder in die Höhe zu schnellen. In Abhängigkeit von diesen Verhältnissen trug namentlich das seit dem Anfang des laufenden Jahrhunderts für Rigas Handel wichtige Weizengeschäft den Charakter völliger Zufälligkeit.

Das Rigaer Roggengeschäft hat sich seit 1906 fast durchweg in sehr engen Grenzen bewegt. Die Veranlassung dazu haben in der Hauptsache die hohen russischen Forderungen gegeben, die mit den ausländischen Notierungen meistens nicht in Einklang zu bringen waren. Infolgedessen konnten die Rigaer Exporteure nicht nur fast gar keinen Roggen in Deutschland absetzen, sondern letzteres verdrängte Riga durch seine billigeren Angebote zudem auch noch immer mehr von den für Riga so wichtigen skandinavischen Märkten. Ja Riga mußte, in Anbetracht der geringen und teuren Angebote von russischer Ware, sogar deutschen Roggen in namhaften Quantitäten beziehen, wobei die gezahlten Preise den Import als durchaus lohnend erwiesen, zumal die Beschaffenheit der deutschen Ware nichts zu wünschen übrig ließ.

Auch das Rigaer Haferexportgeschäft ist seit dem Jahre 1906 zu fast gänzlicher Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Diese einst so blühende Branche hatte immer mehr unter der Konkurrenz Libaus zu leiden infolge des in diesem Hafen in hohem Grade florierenden Geschäfts spekulativen Charakters. Auch St. Petersburg war Riga im Haferhandel weit überlegen, was dadurch bedingt ist, daß in den nördlichen nach St. Petersburg gravitierenden Gouvernements vorzugsweise Hafer angebaut wird. Übrigens verbot sich am Rigaer Platze ein umfangreiches Hafergeschäft ganz von selbst und zwar aus Mangel an Speicherräumen, die Riga für den viel wichtigeren Artikel Weizen nötig hatte. Durch den Rigaer Elevator konnte zudem überhaupt kein Hafer gehen, da er für diesen Artikel nicht eingerichtet ist.

Auch der übrigens seit jeher nicht sehr beträchtliche Rigaer Export von Gerste hat im Laufe der letzten 20 Jahre einen Niedergang erfahren, der in erster Linie der übermäßigen Konkurrenz der russischen Südhäfen zuzuschreiben ist, über welche enorme Mengen billiger Futtergerste namentlich nach Deutschland verschifft wurden. Den Gegenstand des Rigaer auswärtigen Gerstehandels bildeten vornehmlich die besseren Qualitäten, die zu Brau- und Brennzwecken Verwendung finden. Diese Ware stammte aus Livland und Kurland.

Der Getreidehandel Rigas sowie der anderen Ostseehäfen ist

trotz des Ausbaues des Bahnnetzes ihres Hinterlandes seit dem Jahrfünft 1876/1880 stark gesunken, was sich am deutlichsten in der Beteiligung dieser Häfen an der Gesamtgetreideausfuhr Rußlands zeigt. Es betrug nämlich der Getreideexport der Ostseehäfen in Prozenten des gesamten Getreideexports Rußlands:

Tabelle 9.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Riga % | Libau % | Windau % | Reval mit Baltischport % | Pernau % | St. Petersburg mit Kronstadt % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 2,8 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 15,2 | 18,8 |
| 1871—1875 | 5,9 | 1,6 | 0,3 | 1,9 | 0,4 | 13,8 | 23,9 |
| 1876—1880 | 8,2 | 5,6 | 0,2 | 4,8 | 0,4 | 19,4 | 38,6 |
| 1881—1885 | 5,5 | 9,5 | 0,1 | 3,5 | 0,2 | 15,7 | 34,5 |
| 1886—1890 | 4,6 | 8,3 | 0,1 | 2,9 | 0,2 | 11,0 | 27,1 |
| 1891—1895 | 3,1 | 6,5 | 0,0 | 1,9 | 0,1 | 5,6 | 17,2 |
| 1896—1900 | 2,9 | 6,8 | 0,0 | 3,8 | 0,2 | 10,1 | 23,8 |
| 1901—1905 | 1,9 | 5,9 | 0,5 | 1,8 | 0,0 | 6,9 | 17,0 |
| 1906—1910 | 2,2 | 3,2 | 1,2 | 1,0 | 0,0 | 5,3 | 12,9 |
| 1911 | 2,1 | 4,2 | 1,9 | 1,3 | 0,0 | 5,4 | 14,9 |
| 1912 | 2,0 | 5,0 | 2,6 | 0,6 | 0,0 | 3,5 | 13,7 |
| 1913 | 2,7 | 2,1 | 0,9 | 1,5 | 0,0 | 4,6 | 11,8 |

Die erheblichste Einbuße haben demnach St. Petersburg und Riga erfahren.

Dahingegen haben die am Schwarzen und Asowschen Meere belegenen russischen Häfen ihren auswärtigen Getreidehandel zum Nachteil der baltischen Häfen weiter zu entwickeln vermocht, was aus der nachstehenden Tabelle 10, die den Anteil der Hauptexportwege am gesamten Getreideexport Rußlands zur Darstellung bringt, hervorgeht.

Die Absatzgebiete des Rigaer Getreideexports werden durch nachstehende Tabelle 11 veranschaulicht.

Die Hauptkonsumenten sind demnach Holland, Schweden und Deutschland, wobei jedoch zu vermerken ist, daß ein erheblicher Teil der nach den holländischen Rheinhäfen aus Riga verschifften Getreidesendungen für Westdeutschland bestimmt war, doch läßt sich der Umfang der betr. Getreidemengen durch die Rigasche Statistik nicht nachweisen.

## Tabelle 10.

| | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| | vom russischen Gesamtexport: | | | | | | | | | | | | | |
| Getreideexport: | | | | | | | | | | | | | | |
| über die Ostseehäfen . . . | 35,1 | 27,3 | 14,6 | 10,1 | 13,1 | 19,2 | 8,9 | 5,0 | 6,8 | 15,4 | 16,7 | 14,9 | 13,7 | 11,8 |
| „ „ Südhäfen . . . | 57,0 | 64,4 | 77,5 | 70,7 | 76,2 | 65,6 | 72,1 | 72,1 | 82,7 | 75,1 | 78,0 | 76,6 | 76,9 | 82,2 |
| „ „ Landgrenze . . . | 6,9 | 6,3 | 7,5 | 5,4 | 3,9 | 5,3 | 7,2 | 4,8 | 3,1 | 5,5 | 4,1 | 6,2 | 7,2 | 4,2 |

## Absatzgebiete des Rigaer Exports.

## Tabelle 11.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Holland Rbl. | Schweden Rbl. | Deutschland Rbl. | Großbritannien Rbl. | Belgien Rbl. | Dänemark Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 741 582 | 38 436 | 39 321 | 1 476 810 | 390 298 | 19 102 | 122 440 | 2 827 989 |
| 1871—1875 | 1 067 144 | 537 964 | 1 650 635 | 2 856 681 | 978 892 | 126 558 | 1 463 015 | 8 680 889 |
| 1876—1880 | 2 682 596 | 1 554 368 | 5 032 573 | 4 090 322 | 2 346 619 | 244 014 | 2 859 689 | 18 810 181 |
| 1881—1885 | 2 549 596 | 1 274 379 | 3 148 784 | 2 753 045 | 2 355 741 | 633 818 | 854 412 | 13 569 775 |
| 1886—1890 | 1 540 506 | 1 442 820 | 1 672 351 | 3 451 546 | 2 029 399 | 1 425 659 | 315 767 | 11 878 048 |
| 1891—1895 | 779 974 | 783 041 | 1 509 480 | 2 871 181 | 1 440 362 | 837 114 | 628 317 | 8 849 469 |
| 1896—1900 | 1 839 433 | 1 103 643 | 1 774 079 | 1 554 221 | 824 100 | 656 431 | 897 858 | 8 649 765 |
| 1901—1905 | 852 541 | 1 313 753 | 2 250 283 | 1 708 073 | 499 218 | 614 746 | 394 947 | 7 633 561 |
| 1906—1910 | 3 378 003 | 1 848 910 | 3 397 937 | 1 822 003 | 1 055 291 | 371 959 | 241 549 | 12 115 652 |
| 1911 | 3 810 663 | 1 836 501 | 4 169 211 | 1 613 703 | 1 637 145 | 368 192 | 175 296 | 13 610 711 |
| 1912 | 1 887 192 | 2 584 421 | 1 894 310 | 1 111 188 | 803 229 | 795 482 | 142 496 | 9 218 318 |
| 1913 | 4 419 184 | 3 564 625 | 3 402 611 | 1 766 653 | 1 722 628 | 625 619 | 183 550 | 15 685 170 |

## 2. Flachs und Flachshede.

Rigas Export von Flachs und Flachshede hat betragen:

Tabelle 12.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Flachs Pud | Flachshede Pud |
|---|---|---|
| 1866—1870 | 2 456 806 | 26 116 |
| 1871—1875 | 2 315 868 | 19 788 |
| 1876—1880 | 1 992 356 | 11 677 |
| 1881—1885 | 2 831 563 | 19 534 |
| 1886—1890 | 2 759 097 | 11 788 |
| 1891—1895 | 3 366 243 | 33 413 |
| 1896—1900 | 4 459 596 | 244 998 |
| 1901—1905 | 4 682 332 | 350 193 |
| 1906—1910 | 6 688 691 | 685 803 |
| 1911 | 5 153 566 | 587 975 |
| 1912 | 7 979 738 | 1 037 398 |
| 1913 | 8 333 422 | 905 341 |

In der seit dem Jahre 1866 verflossenen Zeitperiode ist somit im großen und ganzen eine entschieden steigende Bewegung bemerkbar, wenn sich auch diese Steigerung mitunter nicht ohne zeitweilige Rückschläge vollzogen hat. Die fortschreitende Entwicklung des Rigaer Flachsgeschäfts ist insofern um so bemerkenswerter, als die Rigaer Flachsexporteure in ihrem Versorgungsrayon mit dem sehr ernsten Mitbewerb Königsbergs und Breslaus zu rechnen hatten, deren Bezüge an Flachs über den Grenzpunkt Wirballen in den Jahren 1912 und 1913 ca. 3 Mill. bzw. $2^1/_4$ Mill. Pud umfaßten, so daß sie immerhin als ganz beträchtlich anzusprechen sind.

Rigas Flachsausfuhr hatte im Jahre 1913 mit $8^1/_3$ Mill. Pud ihren Höhepunkt erreicht. Diese enormen Abladungen bestanden nur zu einem kleinen Teil aus wassergeröstetem, dem sogenannten Motschenezflachs und zwar wurden von diesem Flachs (livländischer Kronflachs, Hofsflachs, kurischer Flachs und verschiedene andere Flachsarten baltischer Herkunft) jährlich etwa $1^2/_3$ Mill. Pud über Riga ins Ausland verschifft. Nur dieser Flachs bildete den Gegenstand des Handels der Rigaer Exporteure, während das über Riga zur Verschiffung gelangte übrige Flachsquantum, das in den 2 letzten Jahren 6—7 Mill. Pud betrug, aus Slanetzflachs (erdgerösteter Flachs) bestand, der den Rigaer Hafen bisher ausschließlich als Transitware aufgesucht hat.

Die dominierende Stellung, die Riga bisher unter seinen Nachbarhäfen im Flachshandel eingenommen hat, geht aus nachfolgender Darstellung der Beteiligung der Ostseehäfen am russischen Gesamtexport von Flachs hervor:

Tabelle 13.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Riga % | Libau % | Windau % | Reval mit Baltischport % | Pernau % | St. Petersburg mit Kronstadt % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886—1890 | 27,5 | 7,8 | — | 10,5 | 7,8 | 7,0 | 60,6 |
| 1891—1895 | 29,0 | 9,7 | — | 10,7 | 7,1 | 8,9 | 65,4 |
| 1896—1900 | 35,4 | 8,3 | — | 14,5 | 6,8 | 6,2 | 71,2 |
| 1901—1905 | 40,1 | 2,6 | 11,4 | 10,7 | 3,9 | 1,5 | 70,2 |
| 1906—1910 | 48,5 | 0,2 | 12,1 | 8,6 | 4,2 | 0,6 | 74,2 |
| 1911 | 43,8 | 0,2 | 11,5 | 6,5 | 4,3 | 0,0 | 66,3 |
| 1912 | 41,6 | 0,1 | 18,4 | 5,8 | 2,6 | 0,1 | 68,6 |
| 1913 | 50,5 | 0,1 | 12,3 | 5,1 | 3,0 | 0,1 | 71,1 |

Neben Riga kam in erster Linie Windau in Betracht, das zwar keinen selbständigen Flachsexport betrieben hat, über das aber für Rechnung Rigaer Exporteure bzw. auf Order Rigaer Spediteure in den Wintermonaten während der Eisschwierigkeiten im Rigaer Meerbusen beträchtliche Posten Flachs ins Ausland versandt wurden. In früheren Jahren, als Windau noch keinen Anschluß an das Eisenbahnnetz Innerrußlands hatte, diente Libau als Durchfuhrhafen, in letzter Zeit kam letzteres jedoch wegen seiner weiteren Entfernung von Riga hierbei gar nicht mehr in Frage. St. Petersburg hat namentlich seit Beginn des Jahrhunderts wegen des dortigen frühen Schiffahrtsschlusses direkt sehr wenig Flachs ins Ausland verschifft und die dortigen Exporteure versandten ihre Ware ins Ausland im wesentlichen über Reval, das als fast eisfreier Vorhafen der früheren Residenz anzusehen war. Pernaus Flachsgeschäft, das durchweg aus livländischer Ware meist sehr hoher Qualität bestand, hat sich seit 1901 Jahr für Jahr in denselben bescheidenen Grenzen bewegt.

Unter den anderen russischen Häfen ist nur noch Archangel zu erwähnen, dessen Flachsgeschäft übrigens ganz unbedeutend war (einige 40 000 Pud jährlich), während die südrussischen Schwarzmeer- und Asowhäfen am Handel mit diesem Artikel gar nicht beteiligt waren. Dahingegen wurden über die westliche russische Trockengrenze vornehmlich über Wirballen große Flachsmengen ins Ausland befördert (1913 — über 5 Mill. Pud oder 28% und 1912 — $6^2/_3$ Mill. Pud oder 30% der russischen Gesamtausfuhr).

Für die russische Flachsausfuhr ins Ausland kamen somit bisher nur zwei Wege in Betracht und zwar der Seeweg über die baltischen Häfen und der Landweg über die an der deutschen und österreichischen Grenze belegenen Zollämter.

Die Abnehmer der aus Riga verschifften Flachsmengen sind haupt-

sächlich Belgien, Großbritannien und Frankreich), worüber nachstehende Tabelle über den Wert des Rigaer Flachsexports, nach Bestimmungsländern geordnet, Aufschluß gibt:

Tabelle 14.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Holland Rbl. | Deutschland Rbl. | Frankreich Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 7 201 126 | 861 | 141 133 | 2 768 773 |
| 1871—1875 | 5 126 169 | 70 220 | 84 166 | 2 438 399 |
| 1876—1880 | 5 312 545 | 112 467 | 108 796 | 2 017 671 |
| 1881—1885 | 7 479 566 | 87 382 | 56 857 | 3 710 689 |
| 1886—1890 | 5 050 217 | 17 948 | 42 424 | 2 844 204 |
| 1891—1895 | 5 562 421 | 70 239 | 32 041 | 2 418 852 |
| 1896—1900 | 6 704 976 | 47 307 | 151 440 | 4 909 624 |
| 1901—1905 | 8 972 434 | 29 335 | 320 310 | 7 211 204 |
| 1906—1910 | 11 563 936 | 35 886 | 186 449 | 7 703 520 |
| 1911 | 13 114 427 | 37 303 | 228 212 | 3 137 153 |
| 1912 | 20 150 184 | 20 998 | 224 041 | 7 919 946 |
| 1913 | 16 823 474 | 3 092 | 147 132 | 6 814 540 |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Belgien Rbl. | Dänemark Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 2 371 813 | 116 670 | 323 835 | 12 924 211 |
| 1871—1875 | 2 037 351 | 92 576 | 161 564 | 10 010 445 |
| 1876—1880 | 1 518 574 | 51 991 | 279 304 | 9 401 348 |
| 1881—1885 | 2 212 197 | 103 119 | 127 487 | 13 777 297 |
| 1886—1890 | 2 521 918 | 95 193 | 104 997 | 10 676 901 |
| 1891—1895 | 3 910 074 | 164 528 | 81 095 | 12 239 250 |
| 1896—1900 | 5 065 233 | 487 818 | 122 025 | 17 488 423 |
| 1901—1905 | 7 574 231 | 91 494 | 177 165 | 24 376 173 |
| 1906—1910 | 12 908 896 | 51 449 | 422 818 | 32 872 954 |
| 1911 | 13 789 796 | 26 603 | 657 007 | 30 990 501 |
| 1912 | 21 574 586 | 25 737 | 1 242 760 | 51 158 252 |
| 1913 | 20 489 455 | 8 803 | 1 001 978 | 45 288 474 |

### 3. Hanf und Hanfhede.

Rigas Hanfausfuhr hat sich zwar nach einem zeitweise recht bedeutenden Niedergang (1891/1900) seit Anfang des Jahrhunderts wieder gehoben, doch hatte sie im Jahre 1913 nur ihr bereits ehedem eingenommenes Niveau erreicht. Von einer Entwicklung dieser Handelsbranche am Rigaer Platze kann somit nicht die Rede sein, was sich daraus erklärt, daß auch der gesamte Hanfexport Rußlands während der seit dem Jahre 1866 verflossenen

Rigas Export von Hanf und Hanfhede hat betragen:

Tabelle 15.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Hanf Pud | Hanfhede (Tors) Pud |
|---|---|---|
| 1866—1870 | 1 207 433 | 42 381 |
| 1871—1875 | 1 230 848 | 51 592 |
| 1876—1880 | 1 260 678 | 65 198 |
| 1881—1885 | 1 335 613 | 107 369 |
| 1886—1890 | 784 817 | 33 846 |
| 1891—1895 | 461 254 | 50 024 |
| 1896—1900 | 412 591 | 72 768 |
| 1901—1905 | 758 416 | 158 362 |
| 1906—1910 | 1 042 271 | 159 051 |
| 1911 | 1 083 719 | 111 743 |
| 1912 | 1 267 241 | 110 075 |
| 1913 | 1 269 325 | 147 590 |

Zeitperiode keine Ausdehnung erfahren hat. Dieser Stillstand ist vor allen Dingen dem Umstande zuzuschreiben, daß sich der Verbrauch von russischem Hanf am Weltmarkte nicht verstärkt hat und zwar infolge der Konkurrenz der transozeanischen Faserstoffe, sowie wegen der häufigeren Verwendung von stählernen Trossen an Stelle der aus Hanf gefertigten; ferner ist der Konsum in Rußland selbst umfangreicher geworden, wobei der Hanfbau sich nicht dementsprechend erweitert hat, da die weitere Ausgestaltung der Flachskultur infolge der hohen Flachspreise das Interesse des russischen Ackerbauers in erster Linie in Anspruch genommen hat.

Am Hanfexport Rußlands war Riga folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 16.

| | | |
|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. mit | 39,5 % |
| 1871—1875 | „ „ | 33,5 % |
| 1876—1880 | „ „ | 38,0 % |
| 1881—1885 | „ „ | 36,8 % |
| 1886—1890 | „ „ | 23,4 % |
| 1891—1895 | „ „ | 15,1 % |
| 1896—1900 | „ „ | 16,7 % |
| 1901—1905 | „ „ | 30,4 % |
| 1906—1910 | „ „ | 38,5 % |
| 1911 | „ | 32,4 % |
| 1912 | „ | 40,2 % |
| 1913 | „ | 39,1 % |

Trotz des ernsten Mitbewerbes Königsbergs hat Riga seine Stellung als Hanfexportplatz voll und ganz zu behaupten gewußt. Unter den baltischen Häfen betrieb nur Riga ein selbständiges Hanfgeschäft, während die in den anderen russischen Ostseehäfen abgeladenen sehr bescheidenen Hanfmengen nur als Durchfuhrware anzusehen sind. Daß diese

Häfen von ganz untergeordneter Bedeutung waren, ergibt sich daraus, daß vom russischen Gesamtexport im Jahre 1913 auf Libau 0,5%, auf Windau 0,8% und auf St. Petersburg 0,6% entfielen. Über Pernau, Reval sowie die Häfen am Schwarzen und Asowschen Meere wird überhaupt kein Hanf verschifft. Größere Hanfmengen als über Riga nahmen ihren Weg ins Ausland über die westeuropäische Trockengrenze und zwar umfaßten sie im Jahre 1913 2½ Mill. Pud oder 60% und 1912 2⅛ Mill. Pud oder 55% der russischen Gesamtausfuhr. Die speziell über den Grenzpunkt Wirballen ausgeführten Quantitäten, die dann teils seewärts aus Königsberg verschifft und teils auf den deutschen Eisenbahnen ins Innere versandt wurden, stammten hauptsächlich aus dem Rigaer Versorgungsrayon.

Als Abnehmer des über Riga verschifften Hanfes ist in erster Linie Großbritannien zu nennen, es folgen dann Belgien, Frankreich, Deutschland und Holland. Es betrug nämlich der Wert der nach den einzelnen Absatzgebieten verschifften Hanfmengen seit dem Jahre 1866:

Tabelle 17.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Holland Rbl. | Deutschland Rbl. | Frankreich Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 2 476 458 | 290 729 | 568 161 | 475 015 |
| 1871—1875 | 2 387 962 | 219 878 | 379 278 | 327 506 |
| 1876—1880 | 2 974 697 | 290 246 | 412 295 | 264 881 |
| 1881—1885 | 3 442 615 | 318 320 | 377 655 | 473 349 |
| 1886—1890 | 2 014 017 | 192 633 | 237 333 | 297 775 |
| 1891—1895 | 1 128 024 | 53 920 | 105 193 | 208 774 |
| 1896—1900 | 1 179 940 | 35 801 | 127 296 | 175 629 |
| 1901—1905 | 2 151 123 | 47 775 | 287 512 | 305 656 |
| 1906—1910 | 2 448 754 | 137 603 | 170 225 | 849 434 |
| 1911 | 3 259 698 | 166 432 | 236 105 | 908 839 |
| 1912 | 3 780 355 | 137 531 | 368 507 | 839 372 |
| 1913 | 3 351 934 | 106 709 | 197 477 | 909 100 |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Belgien Rbl. | Dänemark Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 86 402 | 202 257 | 1 091 058 | 5 190 080 |
| 1871—1875 | 120 904 | 183 518 | 1 115 228 | 4 734 274 |
| 1876—1880 | 238 854 | 127 666 | 830 149 | 5 138 788 |
| 1881—1885 | 335 577 | 268 609 | 832 753 | 6 048 878 |
| 1886—1890 | 194 788 | 128 807 | 514 929 | 3 580 282 |
| 1891—1895 | 138 873 | 60 253 | 178 786 | 1 873 823 |
| 1896—1900 | 130 113 | 114 449 | 163 461 | 1 926 689 |
| 1901—1905 | 254 647 | 166 125 | 165 250 | 3 378 088 |
| 1906—1910 | 415 676 | 128 804 | 507 833 | 4 658 329 |
| 1911 | 624 519 | 88 773 | 491 807 | 5 776 173 |
| 1912 | 1 184 783 | 72 428 | 528 578 | 6 911 554 |
| 1913 | 1 506 885 | 83 475 | 797 646 | 6 953 226 |

### 4. Schlag- und Säeleinsaat.

Rigas Export von Schlag- und Säeleinsaat hat betragen:

Tabelle 18.

| Jahres-durchschnitte bzw. Jahre | Schlagsaat Pud | Säesaat Pud | Zusammen Pud |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 1 262 356 | 1 145 138 | 2 407 494 |
| 1871—1875 | 1 439 113 | 834 980 | 2 274 093 |
| 1876—1880 | 1 829 584 | 846 313 | 2 675 897 |
| 1881—1885 | 2 020 537 | 654 988 | 2 675 525 |
| 1886—1890 | 3 123 862 | 685 752 | 3 809 614 |
| 1891—1895 | 1 927 911 | 617 117 | 2 545 028 |
| 1896—1900 | 2 605 919 | 474 655 | 3 080 574 |
| 1901—1905 | 795 439 | 472 750 | 1 268 189 |
| 1906—1910 | 1 449 472 | 505 289 | 1 954 761 |
| 1911 | 2 572 779 | 655 499 | 3 228 278 |
| 1912 | 3 025 434 | 503 101 | 3 528 535 |
| 1913 | 630 011 | 427 664 | 1 057 675 |

Das Rigaer Leinsaatgeschäft ist hinsichtlich seines Umfanges seit jeher, in Abhängigkeit von den wechselnden Ernteerträgen in Rußland sowie von der stärkeren oder schwächeren Konkurrenz der überseeischen Abladungen, erheblichen Schwankungen unterworfen gewesen. Einen ganz besonders ungünstigen Verlauf hat das Jahr 1913 genommen, was in erster Linie auf die überreichliche Versorgung des Weltmarktes mit billiger argentinischer Saat sowie andererseits darauf zurückzuführen war, daß die russische Ernte sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht nicht sonderlich ausgefallen war. Da zudem auch noch die einheimische Ölmühlenindustrie im Hinblick auf die niedrigen Ölsaatpreise ihre Öl- und Kuchenproduktion erweiterte, kann es nicht wundernehmen, daß sich die für den Export disponiblen Quantitäten in bescheidenen Grenzen bewegten. Überhaupt muß wegen des stetig wachsenden innerrussischen Konsums für die Zukunft mit einer Einschränkung des Leinsaatexports ins Ausland gerechnet werden.

Was speziell das Säesaatgeschäft anbelangt, so ist hier seit dem Jahrfünft 1866/1870 ein beträchtlicher Rückgang zu vermerken, doch halten sich seit dem Jahre 1896 die Rigaer Abladungen Jahr für Jahr fast auf der gleichen Höhe, was dadurch bedingt ist, daß die Rigasche Säesaat einen ganz festen Abnehmerkreis unter den französischen, belgischen und irischen Flachsproduzenten hatte.

Über die Beteiligung der einzelnen Ostseehäfen am Leinsaatexport Rußlands gibt folgende Tabelle Aufschluß:

Tabelle 19.

| Jahre | Riga % | Pernau % | Libau % | Windau % | St. Petersburg % | Reval % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901 | 20,1 | 3,4 | 13,0 | 0,1 | 12,8 | 2,8 | 52,2 |
| 1902 | 26,8 | 1,3 | 10,6 | 0,2 | 11,6 | 1,8 | 52,3 |
| 1903 | 19,9 | 2,2 | 13,0 | 2,0 | 23,6 | 1,3 | 62,0 |
| 1904 | 24,3 | 3,2 | 14,6 | 0,2 | 21,7 | 3,6 | 67,6 |
| 1905 | 28,4 | 2,2 | 13,0 | 0,1 | 26,2 | 4,1 | 74,0 |
| 1906 | 27,9 | 2,6 | 9,7 | 0,1 | 24,9 | 4,6 | 69,8 |
| 1907 | 33,4 | 2,9 | 15,2 | 0,1 | 25,4 | 2,2 | 79,2 |
| 1908 | 23,1 | 3,0 | 10,2 | 1,3 | 22,6 | 7,5 | 67,7 |
| 1909 | 26,5 | 2,2 | 9,8 | 6,5 | 23,6 | 7,4 | 76,0 |
| 1910 | 27,3 | 1,6 | 8,0 | 3,3 | 24,6 | 4,9 | 69,7 |
| 1911 | 35,7 | 2,0 | 8,6 | 2,2 | 16,0 | 10,8 | 75,3 |
| 1912 | 36,4 | 1,2 | 14,5 | 7,6 | 10,0 | 7,5 | 77,2 |
| 1913 | 17,2 | 1,1 | 14,2 | 2,6 | 9,9 | 4,8 | 49,8 |

Während über die Ostseehäfen in vielen früheren Jahren 75% und mehr der russischen Gesamtausfuhr von Leinsaat verschifft wurden, wies das Jahr 1913 nur eine Beteiligung von knapp 50% auf. Unter diesen Häfen stand Riga auch im Jahre 1913 an der Spitze, wenn es auch sein in früheren Jahren zutage getretenes bedeutendes Übergewicht den anderen Häfen gegenüber verloren hat.

Von weit geringerer Bedeutung für den Export dieses Artikels sind neuerdings die Schwarzmeer- und Asowhäfen, deren Ausfuhr im Jahre 1913 1 2/3 Mill. Pud gegen 1,2 Mill. Pud im Jahre 1912 umfaßte, was 26% bzw. 11% der russischen Ausfuhr ausmachte. Das einst blühende Leinsaatgeschäft der russischen Südhäfen ist allmählich stark in Verfall geraten.

Tabelle 20.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Norwegen Rbl. | Belgien Rbl. | Frankreich Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 268 913 | 147 216 | 1 044 329 | 415 878 | 1 767 884 | 579 672 | 4 223 892 |
| 1871—1875 | 298 451 | 299 436 | 837 372 | 163 783 | 1 358 112 | 618 972 | 3 576 126 |
| 1876—1880 | 377 398 | 123 325 | 1 177 153 | 250 100 | 1 933 275 | 481 953 | 4 343 204 |
| 1881—1885 | 604 678 | 136 318 | 847 749 | 154 752 | 2 174 532 | 362 970 | 4 280 999 |
| 1886—1890 | 752 981 | 82 562 | 1 069 588 | 249 417 | 2 543 390 | 768 056 | 5 465 994 |
| 1891—1895 | 805 305 | 40 183 | 655 321 | 302 171 | 1 374 895 | 330 873 | 3 508 748 |
| 1896—1900 | 806 195 | 173 618 | 726 207 | 264 296 | 1 806 116 | 373 275 | 4 149 707 |
| 1901—1905 | 441 294 | 34 767 | 462 404 | 255 747 | 705 008 | 75 883 | 1 975 103 |
| 1906—1910 | 702 950 | 26 796 | 955 206 | 497 119 | 917 256 | 214 641 | 3 313 968 |
| 1911 | 2 399 663 | 57 688 | 1 969 384 | 1 268 565 | 1 202 711 | 431 164 | 7 329 175 |
| 1912 | 1 652 023 | 110 312 | 2 083 087 | 587 225 | 1 837 067 | 509 968 | 6 779 682 |
| 1913 | 378 124 | 185 196 | 408 240 | 213 715 | 391 643 | 52 361 | 1 629 279 |

Noch bescheidenere Leinsaatmengen gingen über die westeuropäische Trockengrenze ins Ausland (1913: 450 000 Pud gegen 750 000 Pud im Jahre 1912).

Die Hauptabnehmer der Rigaer Leinsaat war Belgien, Deutschland, Großbritannien sowie auch Frankreich, was aus vorstehender Tabelle 20 über den Wert des Leinsaatexports Rigas nach den Bestimmungsländern hervorgeht.

### 5. Ölkuchen.

Rigas Ölkuchenexport umfaßte:

Tabelle 21.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 43 328 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 110 362 | „ |
| 1876—1880 | „ | 298 304 | „ |
| 1881—1885 | „ | 1 024 962 | „ |
| 1886—1890 | „ | 1 452 837 | „ |
| 1891—1895 | „ | 2 138 159 | „ |
| 1896—1900 | „ | 2 724 023 | „ |
| 1901—1905 | „ | 3 131 207 | „ |
| 1906—1910 | „ | 3 541 930 | „ |
| 1911 | | 3 244 845 | „ |
| 1912 | | 2 823 330 | „ |
| 1913 | | 2 793 727 | „ |

Die Entwicklung dieses Zweiges des Rigaer Ausfuhrhandels ist vornehmlich der Rigaer Ölmühlenindustrie zu verdanken, während das Geschäft in russischer Ware am hiesigen Platze verhältnismäßig klein war. Die Rigaer Ölmühlen haben eben ihre Produktion stetig weiter ausgedehnt, was namentlich für die Herstellung von Leinkuchen gilt, die im Rigaer Ölkuchenhandel mit etwa 90% der Gesamtausfuhr die ausschlaggebende Rolle spielen, während der Rest von ca. 10% sich auf Hanf-, Kokos-, Raps-, Senf-, Sonnenblumen- und Sesamkuchen verteilt. Die schwächeren Ausfuhrziffern der Jahre 1911—1913 sind dem Nachlassen in den Zufuhren russischer Ware zuzuschreiben, was besonders im Jahre 1913, wo die russischen Mühlen infolge der Fehlernte unter Rohmaterialknappheit litten, zutage trat.

Über die Beteiligung der einzelnen Ostseehäfen am Ölkuchenexport Rußlands gibt die nachstehende Tabelle 22 Aufschluß.

Der Anteil der Ostseeplätze am russischen Ölkuchenhandel ist demnach in den letzten Jahren nicht unerheblich zurückgegangen. Unter diesen Häfen stand St. Petersburg in fast allen Jahren an der Spitze, während der zweite Platz bald von Libau, bald von Riga eingenommen wurde, wobei ersteres jedoch häufiger das Übergewicht hatte.

## Tabelle 22.

| | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| Riga | 14,4 | 15,0 | 12,4 | 13,3 | 16,7 | 19,6 | 13,8 | 11,8 | 9,8 | 11,7 | 10,7 | 9,0 | 6,2 |
| Pernau | — | — | — | — | — | — | — | — | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,3 |
| Libau | 14,5 | 15,5 | 16,8 | 15,2 | 15,3 | 15,0 | 12,6 | 15,0 | 11,2 | 9,3 | 8,6 | 10,8 | 7,2 |
| Windau | — | 0,1 | — | 0,3 | 0,7 | 0,5 | 1,3 | 2,0 | 2,7 | 3,5 | 1,9 | 3,1 | 0,7 |
| Reval | 1,0 | 0,7 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,8 | 2,9 | 1,7 | 0,8 | 0,2 |
| St. Petersburg | 17,8 | 16,2 | 17,3 | 15,6 | 13,2 | 14,4 | 17,6 | 19,0 | 20,9 | 15,1 | 14,8 | 15,3 | 12,2 |
| Zusammen | 47,7 | 47,5 | 46,9 | 44,7 | 46,1 | 50,1 | 45,9 | 48,3 | 45,7 | 42,9 | 38,0 | 39,4 | 26,8 |

## Tabelle 23.

| Jahres-Durchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Dänemark Rbl. | Belgien Rbl. | Frankreich Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 1 920 | 2 097 | — | — | 26 695 | 5 907 | 36 619 |
| 1871—1875 | 3 179 | 3 371 | 20 943 | — | 105 603 | 43 828 | 176 924 |
| 1876—1880 | 30 982 | 20 316 | 135 580 | 4 120 | 293 012 | 192 489 | 676 499 |
| 1881—1885 | 24 275 | 110 678 | 69 210 | 28 725 | 819 459 | 85 932 | 1 138 279 |
| 1886—1890 | 96 321 | 401 193 | 53 533 | 102 990 | 654 331 | 109 447 | 1 417 815 |
| 1891—1895 | 150 772 | 288 841 | 59 480 | 34 045 | 1 283 995 | 122 680 | 1 939 813 |
| 1896—1900 | 167 224 | 85 395 | 159 164 | 164 946 | 1 713 216 | 86 442 | 2 376 387 |
| 1901—1905 | 208 468 | 219 505 | 537 289 | 341 533 | 1 445 090 | 122 320 | 2 874 205 |
| 1906—1910 | 248 472 | 70 930 | 922 377 | 637 362 | 1 664 439 | 151 943 | 3 695 523 |
| 1911 | 322 725 | 167 382 | 1 578 177 | 911 442 | 412 067 | 442 809 | 3 834 602 |
| 1912 | 189 744 | 111 594 | 1 045 819 | 1 160 378 | 501 665 | 265 786 | 3 274 986 |
| 1913 | 336 303 | 367 126 | 1 036 809 | 297 896 | 518 571 | 161 161 | 2 718 166 |

Die Verladungen der anderen Ostseehäfen waren verhältnismäßig bescheiden. Die Verschiffungen aller dieser Häfen bestehen vorwiegend aus Leinkuchen.

Sehr beträchtlich war auch der Ölkuchenexport der Schwarzmeer- und Asowhäfen (Sonnenblumen-, Raps- und Rübkuchen), der sich im Jahre 1913 auf 15²/₃ Mill. Pud gegen 16¼ Mill. Pud im Jahre 1912 stellte, was 35 bzw. 38% des russischen Gesamtexports ausmachte.

Auch der Ölkuchenversand per Eisenbahn über die westeuropäische Landgrenze (Schtschipiorno, Grajewo, Sosnowizy, Alexandrowo, Wirballen und Mlawa) war umfangreich, denn er betrug im Jahre 1913 15½ Mill. Pud gegen 13 Mill. Pud im Jahre 1912 d. i. 35% bzw. 30% der gesamten russischen Ölkuchenausfuhr. Über die Landgrenze gingen in der Hauptsache Lein- und Hanfkuchen.

Die Hauptabnehmer der aus Riga exportierten Ölkuchen sind vornehmlich Belgien, Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Dänemark, was aus der vorangeschickten Tabelle 23 über den Wert der Rigaer Ölkuchenausfuhr nach den einzelnen Absatzgebieten ersichtlich ist.

## 6. Eier.

Rigas Eierexport hat betragen:

Tabelle 24.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1876—1880 | durchschnittl. | 151 | Pud |
| 1881—1885 | „ | 10 576 | „ |
| 1886—1890 | „ | 234 474 | „ |
| 1891—1895 | „ | 643 834 | „ |
| 1896—1900 | „ | 1 875 141 | „ |
| 1901—1905 | „ | 3 900 685 | „ |
| 1906—1910 | „ | 4 326 044 | „ |
| 1911 | | 5 348 049 | „ |
| 1912 | | 4 987 197 | „ |
| 1913 | | 5 515 652 | „ |

Der Export dieses Artikels aus Riga, der erst in den 70er Jahren in sehr bescheidenem Maße begonnen hatte, nahm dann in der Folge einen geradezu beispiellosen Aufschwung, wobei er seinen Höhepunkt in den Jahren 1911/1913 erreichte. In letzterem Jahre wertete er über 35 Mill. Rubel, wodurch er sich zu einer der bedeutendsten Rigaer Handelsbranchen emporgeschwungen hatte, da nur noch der Export von Flachs, Holz, sowie von Häuten und Fellen höhere Wertziffern aufwiesen.

Die stetige Steigerung des Exports läßt erkennen, daß die russische Eierproduktion, namentlich in Berücksichtigung des wachsenden inländischen Verbrauchs in starker Zunahme begriffen war. Leider wurden die russischen Eier auf dem Weltmarkte sehr niedrig kotiert, namentlich standen sie in dieser Beziehung weit hinter dem französischen und italienischen Produkt

zurück, wobei die niedrige Bewertung der russischen Eier teils auf ihre qualitativen Mängel, zum Teil aber auch auf die mangelhafte Organisation des Ausfuhrhandels zurückzuführen war. Es fehlte vor allen Dingen eine ausreichende Anzahl von Kühlhäusern und wenn auch in manchen größeren Zentren vortrefflich eingerichtete Kühlhäuser vorhanden waren, so genügten sie häufig, namentlich in der Hochsaison, auch nicht einmal annähernd der Menge der zugeführten Ware. Dieser Umstand war für dieses schnell verderbende Produkt um so schlimmer, als auch der Eisenbahntransport, der meist in für den Transport von Eiern nicht speziell eingerichteten Waggons bewerkstelligt wurde, ungebührlich viel Zeit in Anspruch nahm. So war das Gros der Eiersendungen, das aus dem südöstlichen und dem Wolga-Rayon (besonders von den Südostbahnen, der Moskau-Kasaner, der Moskau-Kiew-Woroneſher und der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn) stammte, oft wochenlang unterwegs, wodurch die Qualität der Ware stark leiden mußte.

Die einzelnen Ostseehäfen waren am gesamten Eierexport Rußlands folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 25.

| Jahre | Riga % | St. Petersburg % | Reval % | Libau % | Windau % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903 | 40,7 | 9,2 | 0,0 | 2,0 | 0,0 | 51,9 |
| 1904 | 40,2 | 10,9 | 0,1 | 1,3 | 0,2 | 52,7 |
| 1905 | 41,6 | 11,9 | 0,1 | 1,1 | 0,1 | 54,8 |
| 1906 | 40,1 | 11,0 | | 0,8 | – | 51,9 |
| 1907 | 36,7 | 12,1 | 0,0 | 1,5 | 0,1 | 50,4 |
| 1908 | 34,2 | 14,6 | 0,0 | 1,5 | 0,5 | 50,8 |
| 1909 | 38,0 | 14,1 | — | 0,9 | 0,2 | 53,2 |
| 1910 | 40,0 | 15,5 | — | 0,8 | 0,2 | 56,5 |
| 1911 | 35,2 | 14,0 | — | 0,5 | 0,2 | 49,9 |
| 1912 | 35,6 | 15,0 | — | 0,7 | 0,2 | 51,5 |
| 1913 | 37,4 | 16,1 | 0,0 | 0,7 | 0,4 | 54,6 |

Über die genannten 5 Ostseeplätze sind demnach fast in allen Jahren über 50% der aus Rußland ins Ausland verführten Eier verschifft worden, wobei davon auf Riga allein bis zu 40% und mehr entfielen. Übrigens kam von den anderen Ostseehäfen nur noch St. Petersburg in Betracht, dessen Beteiligung am russischen Eierexport in den meisten Jahren zwischen 11 und 14% geschwankt hat und nur im Jahre 1910, 1912 und 1913 15 bis 16% erreichte.

Sehr ansehnlich waren auch die Eiertransporte über die westrussische Landgrenze nach Deutschland und Österreich, wohin im Jahre 1913 — 5¾ Mill. Pud und im Jahre 1912 — 5⅓ Mill. Pud gingen d. h. 38,8 bzw. 38,5% der russischen Gesamtausfuhr.

Der Hauptabnehmer der über Riga verschifften Eier war seit jeher Großbritannien, dem in weitem Abstande Deutschland folgt. Von weit geringerer Bedeutung waren Belgien, Dänemark, Holland und Schweden.

Es wertete nämlich Rigas Eierausfuhr in die Hauptabsatzgebiete:

Tabelle 26.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | nach Großbritannien Rbl. | nach Deutschland Rbl. | nach Belgien Rbl. | nach Dänemark Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1876—1880 | — | 754 | — | — |
| 1881—1885 | 18 341 | 15 758 | 10 668 | 7 |
| 1886—1890 | 547 433 | 440 810 | 33 944 | 20 142 |
| 1891—1895 | 2 068 965 | 1 041 391 | 337 125 | 30 210 |
| 1896—1900 | 4 556 177 | 2 653 072 | 1 319 363 | 74 723 |
| 1901—1905 | 11 335 746 | 5 404 687 | 1 631 222 | 830 035 |
| 1906—1910 | 16 692 870 | 4 705 720 | 1 463 111 | 675 063 |
| 1911 | 22 517 586 | 6 481 182 | 1 598 328 | 785 184 |
| 1912 | 22 407 758 | 5 809 293 | 1 505 675 | 753 972 |
| 1913 | 26 968 269 | 5 459 610 | 1 060 326 | 888 992 |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | nach Holland Rbl. | nach Schweden Rbl. | in die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1876—1880 | — | — | — | 754 |
| 1881—1885 | 7 860 | 246 | — | 52 880 |
| 1886—1890 | 6 871 | 520 | 5 413 | 1 055 133 |
| 1891—1895 | 38 851 | 3 994 | 20 551 | 3 541 087 |
| 1896—1900 | 561 391 | 24 667 | 97 098 | 9 286 491 |
| 1901—1905 | 170 050 | 26 551 | 13 968 | 19 412 259 |
| 1906—1910 | 176 104 | 51 289 | 68 520 | 23 832 677 |
| 1911 | 517 374 | 178 494 | 10 146 | 32 088 294 |
| 1912 | 631 335 | 299 722 | 11 586 | 31 419 341 |
| 1913 | 664 294 | 237 088 | 21 594 | 35 300 173 |

## 7. Butter.

Rigas Butterexport hat betragen:

Tabelle 27.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 784 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 264 | „ |
| 1876—1880 | „ | 538 | „ |
| 1881—1885 | „ | 1 228 | „ |
| 1886—1890 | „ | 6 190 | „ |
| 1891—1895 | „ | 14 786 | „ |
| 1896—1900 | „ | 34 651 | „ |
| 1901—1905 | „ | 1 063 977 | „ |
| 1906—1910 | „ | 837 113 | „ |
| 1911 | | 294 167 | „ |
| 1912 | | 227 574 | „ |
| 1913 | | 221 557 | „ |

Rigas Butterexport nahm nach dem zu Beginn des Jahrhunderts erfolgten Aufblühen der sibirischen Butterproduktion, dank der tatkräftigen Initiative der Rigaer Kaufmannschaft, die für den Eisenbahntransport in besonders eingerichteten Kühlwaggons, die Aufbewahrung in Kühlhäusern sowie bequeme und rasche Verladung dieses schnell verderbenden Produkts in mit Refrigeratoren ausgestattete Schnelldampfer Sorge getragen hatte — einen ungemein starken Aufstieg. Er begann aber bereits im Jahre 1907 in Verfall zu geraten, so daß er schließlich nur noch etwas über 200 000 Pud jährlich umfaßte. Von diesem Zeitpunkte ab wurden nämlich die Buttertransporte durch künstliche Manipulationen der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn in immer stärkerem Maße von Riga abgezogen und auf den teureren und weiteren Weg nach Windau (Riga liegt den sibirischen Butterproduktionszentren 175 Kilometer näher als Windau) gelenkt. Diese Maßnahmen bestanden in der Gewährung von Refaktien (Rückvergütung eines gewissen Teiles der Frachtzahlung), welche unerlaubte Geschäftspraktik nur deshalb Jahr für Jahr ausgeübt werden konnte, weil zu den Aktionären der genannten Bahn Personen aus höchsten und einflußreichsten Kreisen gehörten. Im Jahre 1908 erstand Riga ein zweiter gefährlicher Konkurrent, nämlich St. Petersburg, was dem Einfluß der damals neu eröffneten Nordbahnen zuzuschreiben war, die den Weg von Sibirien zur Residenzstadt sehr bedeutend verkürzten (nach dem offiziellen russischen Werstentfernungsanzeiger ist die Entfernung zwischen Sibirien und St. Petersburg 550 Kilometer kürzer als die Entfernung zwischen Sibirien und Riga).

Daß Riga trotz seiner mustergültigen Organisation des Butterexports von St. Petersburg überflügelt wurde, hatte demnach seinen ganz natürlichen Grund, daß aber St. Petersburg so weit hinter Windau zurückstand, ist nicht allein den Machinationen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn, sondern auch noch der frühzeitigen Eissperre im Petersburger Hafen sowie dessen Rückständigkeit in bezug auf Ladevorrichtungen und geeignete mit Kühlvorrichtungen versehene Lagerräume zuzuschreiben.

Rigas Stellung als Butterexportplatz unter den anderen Ostseehäfen läßt sich aus nachfolgender Tabelle 28 über die Beteiligung der einzelnen Ostseeplätze am Butterexport Rußlands erkennen.

Der Butterexport Rußlands ins Ausland erfolgte somit seit jeher fast in seinem ganzen Umfange über die Ostseehäfen, wobei der Löwenanteil bis zum Jahre 1906 auf Riga und von diesem Zeitpunkt ab auf Windau (1913: ca. 3¼ Mill. Pud) sowie in zweiter Linie auf St. Petersburg (1913: über eine Mill. Pud) entfiel. Der Anteil der übrigen Häfen des Reiches an der Ausfuhr dieses Artikels ist ungemein bescheiden.

Tabelle 28

| Jahre | Riga % | St. Petersburg % | Reval % | Libau % | Windau % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903 | 51,9 | 6,0 | 1,9 | 2,7 | 32,9 | 95,4 |
| 1904 | 41,1 | 13,8 | 0,5 | 1,5 | 34,5 | 91,4 |
| 1905 | 52,0 | 7,8 | 0,4 | 0,3 | 35,5 | 96,0 |
| 1906 | 59,5 | 8,9 | 0,5 | 0,1 | 27,4 | 96,4 |
| 1907 | 32,0 | 15,5 | 0,2 | 0,0 | 49,2 | 96,9 |
| 1908 | 19,9 | 24,8 | 0,5 | 0,1 | 52,9 | 98,2 |
| 1909 | 8,9 | 21,0 | 1,9 | 0,0 | 66,3 | 98,1 |
| 1910 | 8,8 | 20,9 | 0,0 | 0,0 | 70,1 | 99,8 |
| 1911 | 6,5 | 18,4 | 0,0 | 0,0 | 73,0 | 97,9 |
| 1912 | 5,3 | 20,9 | 0,4 | 0,1 | 71,9 | 98,6 |
| 1913 | 4,8 | 22,5 | 0,1 | 0,3 | 70,1 | 97,8 |

Der Wert des Rigaer Butterexports gliederte sich nach den wichtigsten Absatzgebieten folgendermaßen:

Tabelle 29.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Dänemark Rbl. | Holland Rbl. | Belgien Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 6 536 | — | — | — | — | — | 6 536 |
| 1871—1875 | 2 636 | — | — | — | — | — | 2 636 |
| 1876—1880 | 1 224 | — | — | 284 | 3 878 | — | 5 386 |
| 1881—1885 | 4 420 | 426 | — | 124 | 7 248 | 60 | 12 278 |
| 1886—1890 | 7 434 | 17 526 | 216 | 10 868 | 25 856 | — | 61 900 |
| 1891—1895 | 41 048 | 18 778 | 3 312 | 29 780 | 47 822 | 7 124 | 147 864 |
| 1896—1900 | 165 751 | 29 538 | 4 141 | 10 309 | 223 116 | 1 921 | 434 776 |
| 1901—1905 | 4 057 567 | 637 760 | 21 779 | 19 699 | 9 437 642 | 9 390 | 14 183 837 |
| 1906—1910 | 3 884 757 | 407 736 | 179 001 | 72 106 | 6 847 357 | 68 899 | 11 459 856 |
| 1911 | 1 511 715 | 64 201 | 150 815 | 440 696 | 2 383 761 | 8 401 | 4 559 589 |
| 1912 | 1 379 473 | 92 470 | 185 185 | 49 018 | 2 249 065 | 27 334 | 3 982 545 |
| 1913 | 1 111 018 | 109 798 | 159 581 | 82 103 | 2 622 116 | 14 189 | 4 098 805 |

Die Hauptabnehmer waren demnach Großbritannien und Deutschland; neben diesen beiden Ländern sind nur noch Dänemark, Holland und Belgien erwähnenswert.

## 8. Häute und Felle.

Rigas Export von Häuten und Fellen hat betragen:

Tabelle 30.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 18 702 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 23 855 | „ |
| 1876—1880 | „ | 12 391 | „ |
| 1881—1885 | „ | 53 814 | „ |
| 1886—1890 | „ | 106 559 | „ |
| 1891—1895 | „ | 156 799 | „ |
| 1896—1900 | „ | 232 958 | „ |
| 1901—1905 | „ | 582 676 | „ |
| 1906—1910 | „ | 897 047 | „ |
| 1911 | | 1 100 884 | „ |
| 1912 | | 2 017 154 | „ |
| 1913 | | 1 785 013 | „ |

Rigas Ausfuhr von Häuten und Fellen ist seit dem Jahre 1901 stark gewachsen und hat besonders in den Jahren 1912 und 1913 einen großen Umfang angenommen. In letzterem wertete der Export über 41 Mill. Rbl. und im Jahre 1912 sogar 47 Mill. Rbl. Die Rigaer Verschiffungen bestehen zum weit überwiegenden Teil aus Kalb-, Lamm- und Ziegenfellen sowie auch aus Pferde- und Rinderhäuten, die nach Riga auf den Eisenbahnen aus dem Innern Rußlands zum Weiterversand ins Ausland zugeführt werden und somit den Hafen nur als Transitware passieren.

Der weitaus größte Teil des Häute- und Fellexports Rußlands hat bisher seinen Weg über die Ostseehäfen genommen, wobei Riga als bedeutendster und Libau als zweitgrößter Versandplatz für diese Artikel anzusehen war. Die Abladungen aller anderen Häfen waren ungemein bescheiden. Beträchtliche Transporte von Häuten und Fellen gingen über die Landgrenze nach Deutschland und Österreich-Ungarn, so im Jahre 1913 — 510 000 und im Jahre 1912 — 418 000 Pud.

Die Ostseehäfen waren am russischen Gesamtexport von Häuten und Fellen folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 31.

| Jahre | Riga % | St. Petersburg % | Reval % | Libau % | Windau % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903 | 42,8 | 15,3 | 4,5 | 18,0 | 0,3 | 80,9 |
| 1904 | 40,1 | 15,5 | 4,2 | 15,2 | 0,1 | 75,1 |
| 1905 | 45,4 | 15,8 | 2,6 | 15,3 | 0,5 | 79,6 |
| 1906 | 46,1 | 17,1 | 1,0 | 11,3 | 0,5 | 76,0 |
| 1907 | 42,8 | 9,3 | 2,2 | 20,7 | 0,8 | 75,8 |
| 1908 | 62,7 | 10,1 | 3,2 | 6,6 | 0,0 | 82,6 |
| 1909 | 42,9 | 7,5 | 1,1 | 27,7 | 1,8 | 81,0 |
| 1910 | 38,9 | 7,7 | 0,8 | 26,6 | 1,3 | 75,3 |
| 1911 | 45,7 | 8,0 | 0,8 | 23,8 | 0,7 | 79,0 |
| 1912 | 50,9 | 3,6 | 0,5 | 24,2 | 0,8 | 80,0 |
| 1913 | 54,9 | 3,5 | 0,5 | 16,8 | 0,6 | 76,3 |

Der Wert des Rigaer Exports von Häuten und Fellen gliederte sich nach den einzelnen Absatzgebieten folgendermaßen:

Tabelle 32.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Amerika Rbl. | Deutschland Rbl. | Großbritannien Rbl. | Holland Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | — | 189 220 | 105 861 | — |
| 1871—1875 | — | 237 485 | 263 716 | 60 |
| 1876—1880 | — | 65 663 | 183 394 | — |
| 1881—1885 | — | 509 587 | 507 500 | 36 |
| 1886—1890 | — | 1 122 711 | 604 718 | 7 620 |
| 1891—1895 | — | 1 886 802 | 674 285 | 8 100 |
| 1896—1900 | — | 2 788 939 | 601 843 | 33 320 |
| 1901—1905 | 332 474 | 8 754 990 | 718 468 | 51 930 |
| 1906—1910 | 9 210 247 | 9 254 475 | 2 067 906 | 204 414 |
| 1911 | 16 138 537 | 10 440 958 | 1 290 434 | 393 722 |
| 1912 | 25 454 551 | 17 932 961 | 1 306 718 | 1 043 452 |
| 1913 | 20 341 004 | 16 344 452 | 1 255 500 | 1 135 595 |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Dänemark Rbl. | Frankreich Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | — | 1 884 | — | 296 965 |
| 1871—1875 | — | — | 442 | 501 703 |
| 1876—1880 | — | 343 | 4 214 | 253 614 |
| 1881—1885 | 30 | 28 987 | 5 009 | 1 051 149 |
| 1886—1890 | 17 279 | 252 650 | 30 055 | 2 035 033 |
| 1891—1895 | 34 080 | 489 863 | 10 218 | 3 103 348 |
| 1896—1900 | 51 171 | 564 748 | 203 962 | 4 243 983 |
| 1901—1905 | 948 317 | 638 050 | 133 352 | 11 577 581 |
| 1906—1910 | 46 903 | 1 007 938 | 173 232 | 21 965 115 |
| 1911 | 566 376 | 853 698 | 434 076 | 30 117 801 |
| 1912 | 537 073 | 706 953 | 335 425 | 47 317 133 |
| 1913 | 910 027 | 561 314 | 391 187 | 40 939 079 |

Deutschland sowie in neuerer Zeit (seit 1906) Amerika waren somit die bedeutendsten Abnehmer dieser Waren. In weitem Abstande folgen dann Großbritannien, Holland, Dänemark und Frankreich.

## 9. Wild und Geflügel.

Rigas Wild- und Geflügelexport hat betragen:

Tabelle 33.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1881—1885 | durchschnittl. | 20 | Pud |
| 1886—1890 | „ | 4 475 | „ |
| 1891—1895 | „ | 7 748 | „ |
| 1896—1900 | „ | 34 955 | „ |
| 1901—1905 | „ | 298 463 | „ |
| 1906—1910 | „ | 422 100 | „ |
| 1911 | | 641 860 | „ |
| 1912 | | 479 719 | „ |
| 1913 | | 618 887 | „ |

Die Ausfuhr dieser Artikel, die bis zum Beginne des laufenden Jahrhunderts wenig umfangreich war, nahm erst vom Jahre 1900 ab, d. h. nachdem der Verkehr auf der Strecke Kreuzburg—Moskau der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn eröffnet war, stetig größere Dimensionen an und erreichte in den drei letzten vor dem Kriege verflossenen Jahren ihren Höhepunkt. Im Jahre 1913 werteten die Rigaer Verschiffungen von Wild und Geflügel über 6 Mill. Rbl., wobei es sich hauptsächlich um aus Ost- und Südostrußland stammende Waren handelte, die vornehmlich in den Wintermonaten November, Dezember und Januar in Riga zum Weiterversand eintrafen.

Die Ostseehäfen waren am Wild- und Geflügelexport Rußlands wie folgt beteiligt:

Tabelle 34.

| Jahre | Riga % | St. Petersburg % | Reval % | Libau % | Windau % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903 | 71,7 | 3,1 | 8,9 | 8,0 | 8,3 | 100,0 |
| 1904 | 65,9 | 1,4 | 6,9 | 4,8 | 6,7 | 85,7 |
| 1905 | 45,3 | 1,5 | 9,1 | 11,0 | 19,5 | 86,4 |
| 1906 | 77,3 | 1,7 | 14,8 | 2,1 | 1,5 | 97,4 |
| 1907 | 62,5 | 0,8 | 7,2 | 0,6 | 18,0 | 89,1 |
| 1908 | 65,1 | 0,5 | 2,2 | 5,1 | 24,7 | 97,6 |
| 1909 | 43,8 | 0,3 | 1,8 | 0,4 | 20,2 | 66,5 |
| 1910 | 69,3 | 0,3 | 1,0 | 0,4 | 10,6 | 81,6 |
| 1911 | 66,9 | 0,4 | 0,8 | 2,1 | 13,9 | 84,1 |
| 1912 | 59,2 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 20,7 | 80,7 |
| 1913 | 77,9 | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 10,5 | 88,9 |

Riga stellt somit den wichtigsten Versandplatz des Reiches dar, ihm folgt in weitem Abstande Windau. Alle anderen Häfen haben für die Ausfuhr dieser Artikel keine Bedeutung erlangt.

Der Wert der Rigaer Ausfuhr von Wild und Geflügel verteilt sich auf die einzelnen Absatzgebiete wie folgt:

Tabelle 35.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Dänemark Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1881—1885 | 140 | — | — | — | 140 |
| 1886—1890 | 3 255 | 168 | 22 826 | 70 | 26 319 |
| 1891—1895 | 34 100 | — | 20 131 | 8 | 54 239 |
| 1896—1900 | 161 270 | — | 115 005 | 89 | 276 364 |
| 1901—1905 | 678 917 | 136 548 | 1 237 021 | 14 371 | 2 066 857 |
| 1906—1910 | 1 203 124 | 363 533 | 1 878 198 | 9 975 | 3 454 830 |
| 1911 | 1 391 299 | 368 928 | 2 646 014 | 86 779 | 4 493 020 |
| 1912 | 1 416 112 | 322 216 | 2 081 168 | 18 256 | 3 837 752 |
| 1913 | 2 199 220 | 571 270 | 3 370 350 | 48 030 | 6 188 870 |

Großbritannien und Deutschland sowie in dritter Linie Dänemark stellten demnach die wichtigsten Konsumenten für diese Artikel dar.

## 10. Fleisch.

Rigas Fleischexport (exkl. Wild und Geflügel) betrug:

Tabelle 36.

| | | |
|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 19 Pud |
| 1871—1875 | „ | 2 „ |
| 1876—1880 | „ | — „ |
| 1881—1885 | „ | 63 „ |
| 1886—1890 | „ | 7 370 „ |
| 1891—1895 | „ | 2 404 „ |
| 1896—1900 | „ | 110 „ |
| 1901—1905 | „ | 16 064 „ |
| 1906—1910 | „ | 33 063 „ |
| 1911 | | 236 321 „ |
| 1912 | | 218 380 „ |
| 1913 | | 275 097 „ |

Der Export dieses Artikels begann sich erst in den drei letzten Jahren vor dem Kriege zu entwickeln. Fast die gesamten zur Verschiffung gelangten Fleischmengen bestanden aus Schweinespeck, die aus dem Innern Rußlands nach Riga per Eisenbahn zugeführt wurden. Im Jahre 1913 wertete die Fleischausfuhr weit über 2 Mill. Rbl.

Die einzelnen Ostseehäfen waren am Fleischexport Rußlands wie folgt beteiligt:

Tabelle 37.

| Jahre | Riga % | St. Petersburg % | Reval % | Libau % | Windau % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903 | 5,9 | 2,0 | 3,1 | 44,1 | — | 55,1 |
| 1904 | 5,0 | 2,5 | 1,5 | 46,8 | 0,1 | 55,9 |
| 1905 | 3,8 | 2,7 | 5,7 | 41,7 | 1,1 | 55,0 |
| 1906 | 7,9 | 3,2 | 0,8 | 57,9 | 0,5 | 70,3 |
| 1907 | 1,2 | 3,0 | 0,9 | 62,5 | 2,1 | 69,7 |
| 1908 | 0,9 | 3,3 | 0,3 | 54,0 | 5,6 | 64,1 |
| 1909 | 0,8 | 12,2 | 0,0 | 42,7 | 17,1 | 72,8 |
| 1910 | 22,6 | 9,6 | 0,0 | 40,7 | 13,3 | 86,2 |
| 1911 | 35,4 | 10,6 | 0,3 | 33,8 | 14,0 | 94,1 |
| 1912 | 23,1 | 7,4 | 0,0 | 27,8 | 12,4 | 70,7 |
| 1913 | 25,3 | 2,6 | 0,1 | 34,8 | 5,5 | 68,3 |

Über die Ostseehäfen ist somit der weitaus größte Teil der russischen Fleischausfuhr ins Ausland geführt worden.

Libau hat hierbei seit jeher eine führende Stellung eingenommen, während Riga den zweiten Platz behaupten konnte. Windau und St. Peters-

burg sind von weit geringerer Bedeutung, und Reval kam hinsichtlich der Ausfuhr dieses Artikels schon seit dem Jahre 1906 nicht mehr in Betracht.

Als Hauptabsatzgebiet des Rigaer Fleischexports ist Großbritannien anzusehen, was aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist. Es wertete nämlich Rigas Fleischexport nach:

Tabelle 38.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Deutschland Rbl. | Dänemark Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 6 | — | — | — | 6 |
| 1871—1875 | — | 8 | — | — | 8 |
| 1876—1880 | — | — | — | — | |
| 1881—1885 | 137 | 157 | — | 637 | 931 |
| 1886—1890 | 15 493 | 28 376 | 79 | 600 | 44 548 |
| 1891—1895 | 74 | 11 821 | — | 127 | 12 022 |
| 1896—1900 | 4 | 300 | 124 | 120 | 548 |
| 1901—1905 | 60 334 | 26 554 | 2 867 | 435 | 90 190 |
| 1906—1910 | 183 187 | 36 266 | 12 436 | 2 256 | 234 145 |
| 1911 | 1 607 140 | 36 079 | 15 424 | 2 568 | 1 661 211 |
| 1912 | 1 665 350 | 21 026 | 25 346 | 5 266 | 1 716 988 |
| 1913 | 1 989 613 | 80 368 | 45 892 | 7 731 | 2 123 604 |

## 11. Mineralschmieröl.

Rigas Mineralschmierölexport hat betragen:

Tabelle 39.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1876—1880 | durchschnittl. | 2 743 | Pud |
| 1881—1885 | „ | 313 514 | „ |
| 1886—1890 | „ | 345 491 | „ |
| 1891—1895 | „ | 278 470 | „ |
| 1896—1900 | „ | 322 372 | „ |
| 1901—1905 | „ | 447 992 | „ |
| 1906—1910 | „ | 477 903 | „ |
| 1911 | | 747 344 | „ |
| 1912 | | 1 743 821 | „ |
| 1913 | | 1 390 591 | „ |

Rigas Export von Mineralschmierölen, der sich bis zum Jahre 1910 in engen Grenzen bewegte, zeigt von diesem Zeitpunkte ab eine bemerkenswerte Steigerung, was der Weiterentwicklung der Rigaer Mineralölraffinerien zu verdanken ist, die neben Schmierölen auch noch andere Produkte wie Goudron, Vaselin, Petroleum, letztere jedoch in recht bescheidenem Umfange, herstellten.

Unter den anderen Ostseehäfen kommt nur noch St. Petersburg

in Betracht, dessen Export jedoch hinter dem Rigas zurücksteht. Überhaupt spielen die Ostseeplätze hinsichtlich der Ausfuhr dieses Artikels eine recht unbedeutende Rolle.

Die größten Mengen an Mineralschmierölen gehen über den am Schwarzen Meer belegenen Naphthahafen Batum, von wo im Jahre 1913 — 13¾ Mill. Pud und 1912 — 13 Mill. Pud ins Ausland verschifft wurden.

Die Beteiligung der Ostseehäfen an Rußlands Export von Mineralschmierölen stellt sich folgendermaßen dar:

Tabelle 40.

| Jahre | Riga % | St. Petersburg % | Reval % | Libau % | Windau % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1903 | 4,0 | 10,2 | 2,7 | 0,0 | 0,0 | 16,9 |
| 1904 | 4,5 | 10,6 | 2,9 | — | 0,0 | 18,0 |
| 1905 | 5,2 | 9,5 | 2,8 | 0,0 | — | 17,5 |
| 1906 | 5,0 | 8,7 | 2,3 | 0,1 | — | 16,1 |
| 1907 | 3,6 | 8,8 | 2,9 | 0,0 | 0,0 | 15,3 |
| 1908 | 4,3 | 8,7 | 2,7 | — | — | 15,7 |
| 1909 | 3,7 | 6,1 | 2,3 | 0,0 | — | 12,1 |
| 1910 | 4,3 | 5,6 | 1,7 | — | — | 11,6 |
| 1911 | 5,3 | 3,4 | 1,4 | 0,1 | — | 10,2 |
| 1912 | 10,8 | 5,3 | 0,4 | — | 0,0 | 16,5 |
| 1913 | 10,1 | 6,5 | 1,0 | 2,8 | — | 20,4 |

Als Hauptabnehmer der über Riga verschifften Mineralölmengen ist Deutschland anzusehen, was aus nachstehender Tabelle über den Wert des Rigaer Mineralschmierölexports, nach den einzelnen Absatzgebieten gegliedert, hervorgeht:

Tabelle 41.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Frankreich Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1876—1880 | 8 182 | — | 42 | 1 590 | 9 814 |
| 1881—1885 | 755 331 | 183 742 | 149 966 | 611 040 | 1 700 079 |
| 1886—1890 | 249 426 | 35 835 | 74 202 | 423 638 | 783 101 |
| 1891—1895 | 159 055 | 5 998 | 133 686 | 81 896 | 380 635 |
| 1896—1900 | 136 359 | 10 547 | 119 739 | 79 126 | 345 771 |
| 1901—1905 | 250 067 | 5 729 | 129 133 | 46 416 | 431 345 |
| 1906—1910 | 541 071 | 111 883 | 68 408 | 107 462 | 828 824 |
| 1911 | 565 913 | 176 132 | 107 091 | 197 145 | 1 046 281 |
| 1912 | 1 604 781 | 469 624 | 79 977 | 461 349 | 2 615 731 |
| 1913 | 1 471 237 | 321 751 | 52 866 | 240 032 | 2 085 886 |

## 12. Holz.

Der Holzexport Rigas umfaßte folgende Quantitäten:

Tabelle 42.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866 - 1870 | durchschnittl. ca. | 14 345 000 | Kub.-Fuß |
| 1871—1875 | „ „ | 25 630 000 | „ |
| 1876—1880 | „ „ | 32 502 000 | „ |
| 1881—1885 | „ „ | 32 211 000 | „ |
| 1886—1890 | „ „ | 36 590 000 | „ |
| 1891—1895 | „ „ | 39 280 000 | „ |
| 1896—1900 | „ „ | 46 370 000 | „ |
| 1901—1905 | „ „ | 45 510 000 | „ |
| 1906—1910 | „ „ | 74 660 000 | „ |
| 1911 | | 99 000 000 | „ |
| 1912 | | 95 800 000 | „ |
| 1913 | | 88 600 000 | „ |

Der Rigaer Holzexport hat sich demnach während der seit dem Jahre 1866 verflossenen Zeitperiode derart entwickelt, daß Riga in den letzten drei Jahren vor dem Kriegsausbruch als der bedeutendste Platz des Erdballs für den Überseehandel in Holz anzusprechen war. Die Holzausfuhr hatte zwar in den Jahren 1912 und 1913 eine nicht ganz unerhebliche Einschränkung erfahren, doch darf man wohl annehmen, daß dieser Rückgang nur eine vorübergehende Reaktion gegenüber dem plötzlichen enormen Wachstum der Ausfuhr des Jahres 1911 darstellt. Wenn nun auch im Jahre 1913 Rigas Anteil an der russischen Gesamtholzausfuhr auf ca. 20% von 25% im Jahre 1911 zurückgegangen war, so darf man wohl die sichere Hoffnung hegen, daß Riga dank seiner Lage am ausgedehnte, wälderreiche Gebiete durchschneidenden Dünastrom, namentlich nach dessen künftiger Regulierung und Verbindung mit anderen russischen Wasserwegen, seine bisherige leitende Stellung als Versandplatz für russische Hölzer voll und ganz behaupten wird. Die günstigsten natürlichen Bedingungen für den weiteren Ausbau von Holzhäfen, sowie auch für die Beschaffung privater bequem am Wasser liegender Stapelplätze sind ja in überreichem Maße vorhanden.

Die Hauptartikel des Rigaer Holzexports waren folgende:

Tabelle 43.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Brussen und Balken Stück | Sleepers Stück | Bretter Stück |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 139 655 | 862 050 | 2 167 896 |
| 1871—1875 | 211 540 | 2 375 778 | 3 354 291 |
| 1876—1880 | 303 610 | 2 827 694 | 4 407 689 |
| 1881—1885 | 259 687 | 2 416 190 | 6 557 031 |
| 1886—1890 | 353 992 | 2 095 768 | 11 256 284 |
| 1891—1895 | 406 061 | 1 929 802 | 13 801 496 |
| 1896—1900 | 515 106 | 2 433 627 | 17 221 662 |
| 1901—1905 | 623 007 | 1 905 652 | 18 255 955 |
| 1906—1910 | 636 283 | 2 405 614 | 37 637 028 |
| 1911 | 800 892 | 2 266 314 | 51 638 170 |
| 1912 | 690 242 | 2 518 371 | 62 048 875 |
| 1913 | 554 197 | 2 874 781 | 53 535 125 |

Das Geschäft in geschnittenen Hölzern, dem bedeutendsten Zweige des Rigaer Holzhandels, das seit 1866 eine stetige Erweiterung erfahren hatte, hat im Jahre 1913 hinsichtlich des verschifften Quantums eine große Einbuße erlitten. Dasselbe gilt auch für alle anderen baltischen Häfen sowie für alle Übergangspunkte an der deutschen und österreichischen Trockengrenze, während die Häfen des Weißen Meeres eine erhebliche Mehrausfuhr aufwiesen. Für Riga war der Rückgang dadurch zu erklären, daß hier für den Einschnitt ca. 1 Mill. Balken weniger als im Jahre 1912 zur Verfügung standen, weil das Auffägen des Rundholzes zu Ende des Jahres 1912 angesichts der damals herrschenden ausgezeichneten Konjunktur mit besonderer Energie betrieben wurde und zweitens das Jahr 1913 fast ohne Lager begonnen hatte und mit nicht unbedeutenden Beständen an Sägeware abschloß. Dieser Ausfall an Rigaer Ware konnte auch nicht durch die erheblich verstärkten Eisenbahnzufuhren an russischen Sägewaren wett gemacht werden.

Rigas Export von Sleepers hat im großen und ganzen keine namhafte Erweiterung erfahren. Allerdings ist die Exportziffer für 1913 als Rekordzahl anzusehen, doch darf — da die Rigasche Statistik die Stückzahl angibt — nicht unerwähnt bleiben, daß die kleineren Dimensionen dieser Hölzer in den letzten Jahren immer häufiger auftraten, was die Ziffern übermäßig anwachsen ließ und daß auch jede Dimension einzeln genommen, weil sie aus dünnerem Holz gearbeitet wurde, nicht mehr so vollwertig war wie früher.

Daß Rigas Balkenexport in den letzten Jahren Rückschritte zu verzeichnen hat, ja daß Rigas Balkenausfuhr im Jahre 1913 zum ersten Mal hinter dem Export von Archangel zurückgeblieben ist, braucht kein Bedauern hervorzurufen. Im Interesse der Entwicklung der Rigaer Sägemühlenindustrie liegt es doch, daß sich der Balkenexport möglichst verringert, da den Mühlen dann desto mehr Rohmaterial zur Verfügung steht.

Unter den anderen wichtigeren Zweigen des Rigaer Holzgeschäfts ist noch der Mauerlattenexport zu erwähnen, der von rund 200 000 Stück im Jahre 1911 auf 115 000 Stück im Jahre 1912 und 70 000 Stück im Jahre 1913 gesunken war, was in der Hauptsache dadurch hervorgerufen wurde, daß in der Bautätigkeit Mitteldeutschlands ein Stillstand eingetreten war, wodurch die hiesige Produktion von fichtenen kurzen Mauerlatten stark zusammenschrumpfte. Der 1913er Export nach Stettin reichte nicht einmal an 5000 Stück heran, während im Jahre 1911 noch ca. 100 000 Stück dorthin verschifft wurden. Dieses Geschäft über die Oder nach Berlin, das in den 90er Jahren entstand und im folgenden Jahrzehnt seine Blütezeit erreichte, hat im kurzen Zeitraum von zwei Jahren zu bestehen aufgehört.

Von nennenswerter Bedeutung für den Rigaer Holzhandel war endlich der Export von Pitprops, Poles und Zelluloseholz, sowie von Bootsmasten und Telegraphenstangen. An Pitprops wurden 1909 bis 1913 — 10 Million. Stück, an fadenlangem Zelluloseholz 400000 Stück, an meterlangem Zelluloseholz 40000 Raummeter und an Bootsmasten und Telegraphenstangen 120000 Stück durchschnittlich jährlich verschifft.

Die Holzzufuhr nach Riga erfolgte zum weit überwiegenden Teile auf dem Wasserwege und zwar in erster Linie auf der Düna, ferner auf der kurländischen Aa, die durch die Bolderaa mit der Düna in Verbindung steht, sowie auf dem im Jahre 1903 eröffneten Aa-Düna-Kanal, dank welchem die die Livländische Aa herunterkommenden Hölzer fast unabhängig von Wind und Wetter in den Stintsee und weiter nach Mühlgraben und in die Düna gelangen können, während sie früher bis zur Mündung der Aa geflößt werden mußten, wo sie dann mitunter monatelang auf ruhiges Wetter warten mußten, um über das offene Meer nach der Mündung der Düna geschleppt zu werden. Außerdem werden noch in Schiffen von der kurländischen und livländischen Küste sowie von den dem Rigaer Meerbusen vorgelagerten Inseln Hölzer (vornehmlich Brennholz) nach Riga gebracht, doch haben sich darüber bisher keine Daten beschaffen lassen.

Von stets wachsender Bedeutung für den Rigaschen Holzhandel war die Zufuhr von geschnittener Ware auf den Eisenbahnen, die den vielen kleinen im Innern Rußlands namentlich seit 1909 entstandenen Sägemühlen zu verdanken war, wodurch sich jedoch der Rigaschen Sägemühlenindustrie eine empfindliche Konkurrenz aufgetan hat. Es sind nämlich auf den Eisenbahnen nach Riga an Hölzern gebracht worden:

Tabelle 44.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1904: | 10 498 100 Pud | 1909: | 27 726 629 Pud |
| 1905: | 7 395 983 „ | 1910: | 38 699 238 „ |
| 1906: | 13 676 191 „ | 1911: | 41 692 342 „ |
| 1907: | 17 323 689 „ | 1912: | 36 640 040 „ |
| 1908: | 14 799 574 „ | 1913: | 48 144 663 „ |

Diese Hölzer kamen hauptsächlich von folgenden Bahnlinien: Mostau—Windau—Rybinsk und Nikolai-Bahn, ferner Riga—Pskow, Alexanderbahn, Dünaburg—Orel, Libau—Romny und Rjäsan-Uralsker Bahn.

Die Zahl der seit dem Jahre 1886 nach Riga auf der Düna, von der livländischen Aa durch den Düna-Aa-Kanal und von der kurländischen Aa gelangten Flöße wird durch folgende Tabelle veranschaulicht:

## Tabelle 45.

| | auf der Düna | durch den Düna-Aa-Kanal | auf der Kurländ. Aa |
|---|---|---|---|
| 1886: | 9 786 Flöße | 153 Flöße | 18 Flöße |
| 1887: | 9 907 „ | 159 „ | 9 „ |
| 1888: | 13 134 „ | 390 „ | 7 „ |
| 1889: | 14 532 „ | 264 „ | 33 „ |
| 1890: | 16 858 „ | 282 „ | 32 „ |
| 1891: | 6 513 „ | 141 „ | 19 „ |
| 1892: | 11 558 „ | 291 „ | 26 „ |
| 1893: | 11 748 „ | 424 „ | 626 „ |
| 1894: | 13 791 „ | 529 „ | 335 „ |
| 1895: | 13 633 „ | 558 „ | 429 „ |
| 1896: | 15 534 „ | 445 „ | 497 „ |
| 1897: | 21 282 „ | 927 „ | 565 „ |
| 1898: | 19 081 „ | 751 „ | 495 „ |
| 1899: | 12 598 „ | 614 „ | 363 „ |
| 1900: | 19 309 „ | 921 „ | 733 „ |
| 1901: | 16 383 „ | 533 „ | 518 „ |
| 1902: | 8 213 „ | 517 „ | 574 „ |
| 1903: | 13 742 „ | 1181 „ | 392 „ |
| 1904: | 17 580 „ | 1524 „ | 1025 „ |
| 1905: | 9 145 „ | 1058 „ | 1304 „ |
| 1906: | 13 859 „ | 2113 „ | 500 „ |
| 1907: | 17 204 „ | 2068 „ | 1200 „ |
| 1908: | 17 131 „ | 1569 „ | 1300 „ |
| 1909: | 19 247 „ | 1980 „ | 1400 „ |
| 1910: | 21 391 „ | 1789 „ | 750 „ |
| 1911: | 22 121 „ | 2522 „ | 600 „ |
| 1912: | 15 122 „ | 2056 „ | 600 „ |
| 1913: | 16 913 „ | 1727 „ | 610 „ |

Die auf der Düna geflößten Hölzer stammten zum weit überwiegenden Teile aus den Gouvernements Witebsk und Smolensk, worauf in weitem Abstande die Gouvernements Wilna, Livland, Kurland, Pskow und Minsk folgten. In den Jahren 1904/1913 wurden nach Riga auf der Düna durchschnittlich jährlich 47 558 677 Kubikfuß verschiedene Hölzer zugeführt, die sich folgendermaßen auf die einzelnen Herkunftsgebiete verteilten:

## Tabelle 46.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gouv. | Witebsk | 16 751 718 | Kub.-Fuß |
| „ | Smolensk | 12 505 189 | „ |
| „ | Wilna | 4 828 277 | „ |
| „ | Livland | 4 483 169 | „ |
| „ | Kurland | 2 981 783 | „ |
| „ | Pskow | 2 825 769 | „ |
| „ | Minsk | 2 084 375 | „ |
| „ | Mohilew | 989 068 | „ |
| „ | Twer | 105 771 | „ |
| „ | Kowno | 3 558 | „ |

Der Wert des Rigaer Holzexports gliederte sich nach den Hauptabsatzgebieten wie nachstehend:

Tabelle 47.

| Jahres-durchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Holland Rbl. | Deutschland Rbl. | Frankreich Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 1 853 379 | 549 304 | 301 131 | 293 796 |
| 1871—1875 | 4 579 580 | 1 085 320 | 794 792 | 528 908 |
| 1876—1880 | 7 036 665 | 1 808 397 | 1 031 921 | 1 165 323 |
| 1881—1885 | 6 368 549 | 1 313 714 | 1 102 032 | 1 322 311 |
| 1886—1890 | 6 657 526 | 1 638 555 | 924 272 | 1 141 521 |
| 1891—1895 | 6 717 578 | 2 178 327 | 1 032 689 | 1 344 140 |
| 1896—1900 | 7 916 003 | 3 189 270 | 1 431 828 | 1 638 638 |
| 1901—1905 | 8 104 625 | 2 862 890 | 1 467 533 | 1 181 681 |
| 1906—1910 | 14 001 673 | 4 531 155 | 3 231 382 | 2 801 710 |
| 1911 | 19 028 821 | 6 968 526 | 4 411 404 | 4 305 714 |
| 1912 | 19 824 230 | 7 390 290 | 3 960 961 | 3 920 520 |
| 1913 | 21 476 940 | 7 233 586 | 3 659 824 | 4 178 985 |

| Jahres-durchschnitte bzw. Jahre | Belgien Rbl. | Dänemark Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 419 440 | 19 846 | 146 131 | 3 583 027 |
| 1871—1875 | 525 285 | 65 596 | 284 593 | 7 864 074 |
| 1876—1880 | 471 016 | 46 192 | 241 538 | 11 801 052 |
| 1881—1885 | 414 561 | 56 045 | 255 462 | 10 832 674 |
| 1886—1890 | 541 627 | 77 082 | 340 497 | 11 321 080 |
| 1891—1895 | 934 529 | 101 349 | 170 837 | 12 479 449 |
| 1896—1900 | 1 682 857 | 226 817 | 118 129 | 16 203 542 |
| 1901—1905 | 1 375 862 | 104 154 | 88 039 | 15 184 784 |
| 1906—1910 | 2 808 418 | 222 511 | 375 443 | 27 972 292 |
| 1911 | 2 535 164 | 285 822 | 502 117 | 38 037 568 |
| 1912 | 2 886 647 | 543 830 | 939 737 | 39 466 215 |
| 1913 | 2 662 544 | 598 714 | 643 402 | 40 453 995 |

Als bedeutendste Abnehmer kamen in Betracht für Bretter: Großbritannien, Frankreich, Holland und Belgien, für Sleepers: Großbritannien, Deutschland, und Holland, für Balken und Brussen: Holland, für Mauerplatten, Pitprops, Poles und Splittholz: Großbritannien und für Zelluloseholz: Deutschland, wobei Großbritannien fast durchweg eine dominierende Stellung einnahm.

Außer den oben eingehend behandelten Rigaer Exportartikeln sind aus der großen Zahl von Ausfuhrwaren, in Berücksichtigung des Wertes, den sie repräsentierten, noch folgende hervorzuheben: Kleesaat (in 1913 für 2,1 Mill. Rbl.), Haare und zwar Kamel-, Kuh-, Roß- und Ziegenhaar, Pferdeschweife und -mähnen sowie Borsten (in 1913 für 1½ Mill. Rbl.), Pferde (1913 – 1 Mill. Rbl.), Zigaretten (1913 – 600000 Rbl.), Wolle

(1913 — 500000 Rbl.), versüßter Brantwein (1913 — 420000 Rbl.), Hanfgarn (1913 —227000 Rbl.), Kleie (209000 Rbl.), Bettfedern (120000 Rbl.) und Käse (100000 Rbl.).

### C. Der Export ins Ausland auf den Eisenbahnen.

Es wurden auf den Eisenbahnen aus Riga ins Ausland befördert:

Tabelle 48.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 537 836 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 274 796 | „ |
| 1876—1880 | „ | 225 960 | „ |
| 1881—1885 | „ | 75 514 | „ |
| 1886—1890 | „ | 38 880 | „ |
| 1891—1895 | „ | 14 682 | „ |
| 1896—1900 | „ | 11 583 | „ |
| 1901—1905 | „ | 8 820 | „ |
| 1906—1910 | „ | 19 304 | „ |
| 1911 | | 19 470 | „ |
| 1912 | | 15 493 | „ |
| 1913 | | 13 233 | „ |

Der seit jeher wenig umfangreiche Export ins Ausland auf den Eisenbahnen ist, wie die vorausgeschickte Tabelle lehrt, seit dem Jahre 1866 ununterbrochen zurückgegangen, so daß er im Jahre 1913 auf ein Minimum herabgesunken war. Es wurden, namentlich in neuerer Zeit, nur noch hin und wieder vereinzelt kleine Warenposten auf diesem Wege ins Ausland versandt, was ja bei den hohen Transportkosten, die unsere fast durchweg verhältnismäßig wenig wertvollen Exportartikel nicht zu tragen vermögen, nicht wundernehmen kann, zumal ihnen der weit billigere Seeweg zur Verfügung stand. Die Hauptgegenstände dieses Exports auf den Eisenbahnen stellten im Jahre 1913 folgende Waren dar: Flachs und Flachshede (2896 Pud), Eier und Eigelb (2534 Pud), Holzbaumaterialien (2092 Pud), Leder, Häute und Felle (1491 Pud) und Pelzwaren (1133 Pud). Es handelte sich somit um Warenmengen, die ihrer Geringfügigkeit wegen für den Großhandel gar nicht in Betracht kommen konnten.

Der Verkehrsrichtung nach gliederte sich Rigas Export ins Ausland auf den Eisenbahnen folgendermaßen:

Tabelle 49.

| Jahres durchschnitte bzw. Jahre | nach Deutschland | nach Österreich | nach Frankreich, Belgien, Holland, Schweiz, Italien, Rumänien | ohne Angabe des Bestimmungslandes | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud |
| 1866—1870 | 232 039 | 8 460 | 237 400 | 59 937 | 537 836 |
| 1871—1875 | 158 279 | 12 743 | 103 774 | - - | 274 796 |
| 1876—1880 | 119 557 | 10 891 | 88 191 | 7 321 | 225 960 |
| 1881—1885 | 35 516 | 9 356 | 1 741 | 28 901 | 75 514 |
| 1886—1890 | 21 584 | 12 363 | 467 | 4 466 | 38 880 |
| 1891—1895 | 9 550 | 3 564 | 556 | 1 012 | 14 682 |
| 1896—1900 | 7 934 | 1 768 | 375 | 1 506 | 11 583 |
| 1901—1905 | 5 973 | 1 781 | 60 | 1 006 | 8 820 |
| 1906—1910 | 11 402 | 6 174 | 1 728 | - | 19 304 |
| 1911 | 10 342 | 8 997 | 131 | - - | 19 470 |
| 1912 | 8 778 | 6 000 | 715 | - | 15 493 |
| 1913 | 7 506 | 3 587 | 2 140 | - - | 13 233 |

## D. Der Import der wichtigsten Waren aus dem Auslande auf dem Seewege.

### 1. Steinkohlen und Koks.

Der Import von Steinkohlen und Koks nach Riga umfaßte:

Tabelle 50.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 3 598 802 | Pud | |
| 1871—1875 | „ | 5 807 833 | „ | |
| 1876—1880 | „ | 8 029 178 | „ | |
| 1881—1885 | „ | 8 638 019 | „ | darunter |
| 1886—1890 | „ | 10 235 827 | „ | Koks[1]) |
| 1891—1895 | „ | 12 125 766 | „ | 551 801 Pud |
| 1896—1900 | „ | 24 361 139 | „ | 1 203 671 „ |
| 1901—1905 | „ | 26 424 884 | „ | 986 364 „ |
| 1906—1910 | „ | 36 281 003 | „ | 1 982 457 „ |
| 1911 | | 40 977 604 | „ | 3 505 128 „ |
| 1912 | | 51 470 938 | „ | 4 363 687 „ |
| 1913 | | 78 867 064 | „ | 4 848 571 „ |

Die Steinkohleneinfuhr nach Riga ist demnach ununterbrochen und zwar mitunter sprunghaft gestiegen, was in erster Linie der stetigen Weiterentwicklung der Rigaer Fabrikindustrie zuzuschreiben ist, die wegen der hohen Eisenbahntransportkosten nicht in der Lage war, die südrussische Kohle zu beziehen, da sich das englische Produkt dank dem billigen Seetrans-

[1]) Bis zum Jahre 1890 sind Steinkohlen und Koks vom Zollamt gemeinsam registriert worden.

port weit niedriger im Preise stellte. Zu den ungewöhnlich großen Bezügen der Jahre 1912 und 1913 hat aber auch der außerordentlich starke Kohlenbedarf der russischen Staatseisenbahnen beigetragen, der infolge der allgemeinen russischen Heizmittelnot nicht ausreichend von den inländischen Gruben gedeckt werden konnte. Diese Heizmittelnot stand mit dem großen wirtschaftlichen Aufschwung und der weiteren Ausdehnung der Fabrikindustrie in Rußland im Zusammenhang, an deren Leistungsfähigkeit ganz besonders hohe Anforderungen gestellt wurden, wobei diese Heizmittelkrisis noch durch die wegen Erschöpfung der alten Quellen bereits seit Jahren zutage getretene Stagnation in der russischen Naphthagewinnung verschärft wurde. Die wachsende Kohlennot konnte auch nicht durch das im Jahre 1913 dekretierte Gesetz, wonach für die Dauer eines Jahres den Staats- und Privatbahnen gestattet wurde, für ihren Bedarf Steinkohle aus dem Auslande zollfrei einzuführen, völlig beseitigt werden.

Auch Rigas Kokseinfuhr aus dem Auslande ist ununterbrochen gestiegen und erreichte im Jahre 1913 ihren Höhepunkt, was sich sowohl aus dem verstärkten Bedarf der gut beschäftigten Rigaer Industrie als auch daraus erklärt, daß sich die Zahl der mit Zentralheizungsanlagen ausgestatteten Wohnhäuser im Hinblick auf die empfindliche Brennholzverteuerung stetig vergrößerte.

An der Gesamteinfuhr von Steinkohlen nach Rußland waren die Ostseehäfen folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 51.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Riga | St. Petersburg mit Kronstadt | Reval mit Baltischport | Pernau | Windau | Libau | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | % | % | % | % | % | % | % |
| 1901—1905 | 13,2 | 48,9 | 3,4 | 1,8 | 0,2 | 4,1 | 71,6 |
| 1906—1910 | 14,4 | 47,7 | 3,6 | 2,4 | 0,6 | 3,7 | 72,4 |
| 1911 | 13,6 | 43,6 | 4,9 | 2,7 | 0,5 | 2,9 | 68,2 |
| 1912 | 14,8 | 44,1 | 4,9 | 2,7 | 0,4 | 3,2 | 70,1 |
| 1913 | 15,9 | 38,6 | 5,5 | 1,9 | 1,1 | 6,0 | 69,0 |

Nächst St. Petersburg, das in vielen Jahren beinahe die Hälfte des russischen Kohlenimports vermittelt hat, kam an zweiter Stelle unter den russischen Häfen Riga in Betracht, worauf die anderen Häfen erst in weitem Abstande folgten. Daß St. Petersburg Riga hinsichtlich der Kohleneinfuhr so ungemein stark überlegen ist, findet seine Erklärung in dem großen Bedarf der russischen Kriegsmarine.

Bei den Bezügen der Ostseehäfen handelte es sich fast durchweg um englische Kohle, während über die westliche Trockengrenze aus-

schließlich schlesische Kohle nach Rußland eingeführt wurde. So gelangten über alle Punkte der Landgrenze im Jahre 1913 fast 106 Mill. Pud und im Jahre 1912 über 88 Mill. Pud, was 22 bzw. 27% der russischen Gesamteinfuhr (468,6 bzw. 318,5 Mill. Pud) ausmachte.

Die Stellung Großbritanniens als Rigas Kohlenlieferant geht aus folgender Tabelle über den Wert des Rigaer Imports von Steinkohlen und Koks aus den Herkunftsgebieten hervor:

Tabelle 52.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 406 645 | 2 355 | 409 000 |
| 1871—1875 | 968 979 | 4 008 | 972 987 |
| 1876—1880 | 1 587 756 | 18 080 | 1 605 836 |
| 1881—1885 | 1 079 835 | 25 337 | 1 105 172 |
| 1886—1890 | 1 347 676 | 37 656 | 1 385 332 |
| 1891—1895 | 1 448 786 | 106 381 | 1 555 167 |
| 1896—1900 | 3 554 190 | 364 807 | 3 918 997 |
| 1901—1905 | 3 564 081 | 281 206 | 3 845 287 |
| 1906—1910 | 4 917 051 | 444 281 | 5 361 332 |
| 1911 | 5 511 738 | 862 736 | 6 374 474 |
| 1912 | 8 272 518 | 1 642 337 | 9 914 855 |
| 1913 | 12 039 554 | 2 222 796 | 14 262 350 |

Es dominierte demnach unbedingt Großbritannien, so daß alle übrigen Länder nur einen verhältnismäßig bescheidenen Anteil an den Kohlenlieferungen haben. Unter diesen Ländern kommt eigentlich nur noch Deutschland in Betracht, da die über holländische Häfen nach Riga gelangten Kohlenmengen wohl durchweg deutscher Herkunft sind.

## 2. Gußeisen, Eisen und Stahl.

Rigas Import von Gußeisen, Eisen und Stahl hat betragen:

Tabelle 53.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Gußeisen Pud | Eisen Pud | Stahl Pud |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 49 120 | 199 687 | 4 752 |
| 1871—1875 | 231 994 | 863 256 | 28 463 |
| 1876—1880 | 2 080 505 | 1 508 531 | 75 684 |
| 1881—1885 | 3 637 472 | 1 121 030 | 54 137 |
| 1886—1890 | 1 407 162 | 552 902 | 250 981 |
| 1891—1895 | 410 380 | 759 582 | 423 105 |
| 1896—1900 | 549 519 | 1 721 132 | 938 649 |
| 1901—1905 | 45 322 | 168 429 | 256 425 |
| 1906—1910 | 31 688 | 167 515 | 291 447 |
| 1911 | 218 427 | 425 386 | 346 028 |
| 1912 | 324 648 | 342 239 | 343 884 |
| 1913 | 224 133 | 553 671 | 525 606 |

Der einst so umfangreiche Import von Gußeisen aus dem Auslande ist in den Jahren 1901 — 1910 fast ganz zusammengeschrumpft, was in erster Linie mit der stetigen Ausdehnung der vornehmlich von belgischen Kapitalisten ins Leben gerufenen südrussischen Eisenindustrie im Zusammenhang steht.

Allen voran diese Werke, aber auch die in Polen und im Ural befindlichen waren eben imstande den sehr ansehnlichen Bedarf an Gußeisen, und Stahl der in der Fortentwicklung begriffenen Rigaer Eisen- und Stahlgießerein, Maschinenfabriken usw. (die Jahresproduktion der Rigaer Metallindustrie wertete vor dem Kriege ca. 35 Mill. Rbl.) fast in seinem ganzen Umfange zu decken, da sie ein qualitativ gutes und dabei verhältnismäßig billiges Produkt liefern konnten, wobei sie die ausländische Konkurrenz, dank den günstigen Produktionsbedingungen und den auch noch nach Abschluß der deutsch-russischen Handelstraktate (1894 bzw. 1904) recht hohen Zollsätzen, fast mühelos zu schlagen vermochten. Riga war daher nur für einzelne Spezialmarken, wie schwedisches Holzkohleneisen für schmiedbaren Guß, sehr feine Bleche (über Nr. 25 nach Birminghamer Kaliber), Werkzeugstahl usw., die in Rußland entweder gar nicht oder in noch nicht ausreichendem Maße hergestellt wurden, auf das Ausland angewiesen. In den Jahren 1911/1913 machte sich dann, wie aus der vorangeschickten Tabelle ersichtlich, eine nicht ganz unerhebliche Steigerung der Rigaer Importziffern bemerkbar, die durch den Umstand veranlaßt war, daß infolge der anhaltenden „Gußeisennot" in Innerrußland die Rigaer Fabriken ihre Zuflucht zum ausländischen Gußeisen nehmen mußten, das laut Dekret der russischen Regierung bis zum 1. Januar 1913 in einem gewissen Quantum unter privilegierten Bedingungen (Ermäßigung des Zolles von 45 Kopeken, was etwa 100% des Wertes des Produktes ausmachte, auf 20 Kop.) nach Rußland eingeführt werden durfte. Diese Maßnahme war zur Vermeidung von Stockungen im Betriebe der Maschinenfabriken und Eisengießereien unbedingt geboten, deren Erzeugung Rekordziffern erreichte und deren Nachfrage nach Rohmaterial daher so intensiv war, daß sie von den russischen Werken trotz äußerster Anspannung ihrer Leistungsfähigkeit nicht befriedigt werden konnte.

Der in Rußland in den Jahren 1911/1913 zutage getretene große Mangel an Eisenblechen und Stangeneisen, die sehr schwer und dabei nur auf lange und ganz unbestimmte Lieferungstermine erhältlich waren, ist als Grund für die Zunahme des Rigaer Eisenimports anzusehen, da die Rigaer Fabriken sich mitunter gezwungen sahen ihre Rohmaterialien trotz der höheren Preise im Auslande zu kaufen.

Immerhin machen die Rigaer Gußeisen-, Eisen- und Stahlbezüge aus dem Auslande nur einen geringen Bruchteil derjenigen Quantitäten

Rigas Imvort von Gußeisen, Eisen und Stahl nach Herkunftsländern:

Tabelle 54.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Schweden Rbl. | Holland Rbl. | Belgien Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gußeisen** | | | | | | | |
| 1866—1870 | 1 236 | 2 241 | — | — | 22 757 | — | 26 234 |
| 1871—1875 | — | 2 634 | — | — | 108 261 | — | 110 895 |
| 1876—1880 | 17 836 | 12 361 | 68 016 | 14 145 | 836 916 | 1 141 | 950 415 |
| 1881—1885 | 9 154 | 200 443 | 70 576 | 12 979 | 1 255 515 | 397 | 1 549 064 |
| 1886—1890 | 6 687 | 63 075 | 79 743 | 14 341 | 857 714 | — | 1 021 560 |
| 1891—1895 | 18 982 | 7 099 | — | 8 756 | 364 068 | 1 746 | 400 651 |
| 1896—1900 | 20 677 | 13 337 | 8 732 | 3 656 | 454 961 | 252 | 501 615 |
| 1901—1905 | 20 320 | 7 124 | 1 660 | 1 482 | 19 249 | 2 385 | 52 220 |
| 1906—1910 | 7 168 | 9 373 | 88 | 2 250 | 10 357 | 5 902 | 35 138 |
| 1911 | 5 585 | 15 497 | — | 6 394 | 113 655 | 60 914 | 202 045 |
| 1912 | 3 710 | 40 668 | — | 71 202 | 155 014 | 29 706 | 300 300 |
| 1913 | 24 814 | 95 013 | — | 180 | 26 258 | 61 108 | 207 323 |
| **Eisen** | | | | | | | |
| 1866—1870 | 2 314 | 75 720 | 2 150 | 13 553 | 164 851 | — | 258 588 |
| 1871—1875 | 113 682 | 102 004 | 101 974 | 187 010 | 735 769 | 1 926 | 1 242 365 |
| 1876—1880 | 775 928 | 23 521 | 161 795 | 895 833 | 539 837 | 11 661 | 2 408 575 |
| 1881—1885 | 516 917 | 12 424 | 111 707 | 706 329 | 181 360 | 512 | 1 529 249 |
| 1886—1890 | 328 160 | 51 780 | 8 842 | 400 746 | 44 064 | 26 203 | 859 795 |
| 1891—1895 | 404 541 | 13 127 | — | 607 273 | 25 115 | 3 449 | 1 053 505 |
| 1896—1900 | 1 454 432 | 51 639 | 87 779 | 1 174 650 | 49 581 | 16 909 | 2 834 990 |
| 1901—1905 | 179 070 | 20 165 | 43 415 | 45 848 | 14 909 | 2 864 | 306 271 |
| 1906—1910 | 115 805 | 11 685 | 14 635 | 21 765 | 136 220 | 12 725 | 312 835 |
| 1911 | 210 391 | 16 180 | — | 21 711 | 527 499 | 11 183 | 786 964 |
| 1912 | 317 172 | 27 498 | — | 38 555 | 204 170 | 52 593 | 639 988 |
| 1913 | 705 960 | 68 563 | — | 53 019 | 126 170 | 120 410 | 1 074 122 |
| **Stahl** | | | | | | | |
| 1866—1870 | 9 306 | 6 551 | 486 | 62 | 17 348 | — | 33 753 |
| 1871—1875 | 24 455 | 1 883 | 13 354 | 4 742 | 76 135 | — | 120 569 |
| 1876—1880 | 101 244 | 1 365 | 11 167 | 53 639 | 101 982 | 155 | 269 552 |
| 1881—1885 | 134 749 | 7 243 | — | 18 237 | 58 750 | 22 | 219 001 |
| 1886—1890 | 837 040 | 12 498 | 75 914 | 215 869 | 321 513 | 741 | 1 463 575 |
| 1891—1895 | 559 270 | 50 636 | — | 546 694 | 1 034 367 | 17 132 | 2 208 099 |
| 1896—1900 | 1 214 204 | 181 260 | 331 746 | 1 565 997 | 1 816 552 | 32 881 | 5 142 640 |
| 1901—1905 | 474 301 | 107 357 | 54 786 | 139 009 | 348 126 | 150 809 | 1 274 388 |
| 1906—1910 | 595 657 | 265 455 | 9 183 | 60 625 | 759 057 | 139 870 | 1 829 847 |
| 1911 | 706 434 | 363 991 | — | 65 322 | 932 203 | 94 725 | 2 162 675 |
| 1912 | 734 968 | 310 149 | — | 103 618 | 908 076 | 95 906 | 2 152 717 |
| 1913 | 645 195 | 636 160 | — | 43 266 | 1 239 009 | 59 144 | 2 622 774 |

dieser Artikel aus, die der Rigaer Industrie aus dem Innern Rußlands geliefert wurden und die vorzugsweise auf den Eisenbahnen und nur zum kleinsten Teile auf dem Seewege aus den südrussischen Häfen nach Riga befördert wurden. Die Bezüge dieser drei Artikel aus dem Inlande umfaßten nämlich im Jahre 1913 — 9,8 Mill. Pud gegen 9 bzw. 7,9 Mill. Pud in den Jahren 1912 und 1911.

Hinsichtlich des Gußeisen- und Eisenimports aus dem Auslande war St. Petersburg Riga fast in allen Jahren überlegen, hinsichtlich des Stahlimports stand es jedoch hinter Riga zurück. Von den anderen Ostseehäfen kam nur noch Reval als ständiger Importplatz dieser Artikel in Betracht, während die Bezüge Libaus und Windaus einen zufälligen Charakter trugen, wobei Libau nur hinsichtlich des Stahlimports eine Ausnahme machte. Die anderen Häfen des Reiches spielten hierbei, wenn man von einigen Ausnahmejahren absieht, gar keine nennenswerte Rolle.

Der Wert des Rigaer Imports von Gußeisen, Eisen und Stahl gliederte sich nach den Herkunftsländern wie in der vorangeschickten Tabelle 54 angegeben.

Als Hauptlieferanten für Gußeisen waren Großbritannien in erster Linie, ferner Schweden und Deutschland anzusehen, während im Rigaer Eisenimport Deutschland die erste Stelle einnahm, worauf dann Großbritannien, Belgien sowie endlich Schweden folgten. Die Versorgung Rigas mit Stahl erfolgte vornehmlich von Großbritannien, aber auch Deutschland war daran mit namhaften Posten beteiligt. Dasselbe galt in manchen Jahren für Schweden und Belgien.

### 3. Blei.

Rigas Bleiimport hat betragen:

Tabelle 55.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 9 018 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 18 368 | „ |
| 1876—1880 | „ | 46 400 | „ |
| 1881—1885 | „ | 27 970 | „ |
| 1886—1890 | „ | 20 375 | „ |
| 1891—1895 | „ | 65 220 | „ |
| 1896—1900 | „ | 183 485 | „ |
| 1901—1905 | „ | 264 640 | „ |
| 1906—1910 | „ | 407 230 | „ |
| 1911 | | 514 911 | „ |
| 1912 | | 458 485 | „ |
| 1913 | | 840 200 | „ |

Rigas Bleiimport hat sich demnach stetig entwickelt, wobei er namentlich in den letzten Jahren einen sehr großen Umfang angenommen hat. Diese Zunahme ist nicht nur dem steigenden Bedarf der Rigaer Industrie, sondern auch dem verstärkten Durchfuhrverkehr ins Reichsinnere zuzu-

schreiben, wobei mehr als die Hälfte der importierten Quantitäten auf den Eisenbahnen versandt wurde. Weit bedeutender als die Einfuhr Rigas war diejenige St. Petersburgs, die sich 1911/1913 durchschnittlich auf $1^2/_3$ Mill. Pud jährlich belief, während Reval mit einer Jahreseinfuhr von 266000 Pud an dritter Stelle stand. Libau und Windau haben hier keine Bedeutung erlangt. Alle Ostseehäfen zusammen waren an der russischen Gesamteinfuhr von Blei, die in den Jahren 1911/1913 durchschnittlich 3027000 Pud jährlich umfaßte, mit 85% (davon Riga allein ca. 24%) beteiligt, so daß die anderen russischen Plätze nur bescheidene Mengen bezogen haben.

Der Wert der Rigaer Bleieinfuhr gliederte sich nach den einzelnen Herkunftsländern wie folgt:

Tabelle 56.

| Jahres-durchschnitte bezw. Jahre | Dänemark Rbl. | Großbritannien Rbl. | Belgien Rbl. | Spanien Rbl. | Deutschland Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | - | 19230 | 238 | 1748 | 225 | 265 | 21706 |
| 1871—1875 | — | 51416 | 574 | 371 | 857 | 857 | 54075 |
| 1876—1880 | | 44663 | 24813 | 59 | 68919 | 747 | 139201 |
| 1881—1885 | | 65864 | 842 | - | 10873 | 3 | 77582 |
| 1886—1890 | 45 | 25065 | 6438 | - | 15095 | - - | 46643 |
| 1891—1895 | - - | 46903 | 66182 | - | 11686 | 344 | 125115 |
| 1896—1900 | 1328 | 109988 | 233148 | | 156528 | 1745 | 502737 |
| 1901—1905 | 11072 | 155547 | 151879 | — | 304273 | 28317 | 651088 |
| 1906—1910 | 301291 | 591857 | 246140 | 75479 | 187543 | 16015 | 1418325 |
| 1911 | 728408 | 366361 | 442127 | — | 136566 | — | 1673462 |
| 1912 | 417194 | 898388 | 414334 | — | 99124 | 4900 | 1833940 |
| 1913 | 1477388 | 1053924 | 477750 | 362612 | 119002 | 54970 | 3545646 |

Riga bezog demnach neuerdings die größten Bleimengen aus Dänemark, wo die Umladung der Ware erfolgte.

Auch der Import aus Großbritannien war sehr umfangreich, während Belgien und Deutschland von geringerer Bedeutung waren. Direkt aus Spanien ist diese Ware nur in wenigen Jahren und dabei fast durchweg nur in kleinen Mengen nach Riga gelangt.

### 4. Maschinen und Maschinenteile.

Rigas Import von Maschinen und Maschinenteilen hat betragen:

Tabelle 57.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 54815 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 182956 | „ |
| 1876—1880 | „ | 360964 | „ |
| 1881—1885 | „ | 670921 | „ |
| 1886—1890 | „ | 275626 | „ |
| 1891—1895 | „ | 585123 | „ |
| 1896—1900 | „ | 1096003 | „ |
| 1901—1905 | „ | 1009172 | „ |
| 1906—1910 | „ | 1314389 | „ |
| 1911 | | 2048355 | „ |
| 1912 | | 2365651 | „ |
| 1913 | | 2986585 | „ |

Vom Jahrfünft 1896/1900 ab hat der Maschinenimport einen bedeutenden, bis zum Jahre 1913 andauernden Aufschwung genommen, wobei die Steigerung sowohl bei den industriellen als auch bei den landwirtschaftlichen Maschinen zu vermerken ist. Infolge der überaus lebhaften Tätigkeit der Rigaer sowie überhaupt der russischen Fabrikindustrie, die, um der wachsenden Nachfrage nach Fabrikaten zu genügen, zu stetigen Betriebserweiterungen sowie zu Neuanlagen schreiten mußte, nahm in erster Linie der Bezug von Werkzeugmaschinen und von elektrischen Maschinen einen immer größeren Umfang an. Der gesteigerte Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen ist als Charakteristikum für die wirtschaftliche Evolution Rußlands anzusehen, wo mit der Entwicklung des Übergangs der Bauern zum Individualbesitz sich die Bodenbearbeitung immer intensiver und rationeller gestaltete. Es handelte sich hier vornehmlich um komplizierte Maschinen, die zollfrei eingeführt werden durften, da deren Herstellung seitens einiger russischer Fabriken erst in allerletzter Zeit und zwar nur dank der Gewährung von staatlichen Prämien aufgenommen worden war, so daß die Leistungsfähigkeit dieser Fabriken sowohl hinsichtlich der Menge als auch der Beschaffenheit der von ihnen gelieferten Maschinen als durchaus bescheiden anzusprechen war. Die russische Regierung konnte daher, um eine Schädigung der Interessen der Landwirtschaft zu vermeiden, trotz des Einspruchs der einheimischen Fabrikindustrie von der Zollfreiheit für diese Maschinen nicht abgehen. Dahingegen waren die Zollsätze für einfache Maschinen und Geräte recht hoch, da der Bedarf an ihnen von der russischen Industrie fast völlig gedeckt werden konnte.

Die Ostseehäfen waren an der Maschineneinfuhr Rußlands folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 58.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Riga % | Libau % | Windau % | Reval mit Baltischport % | St. Petersburg mit Kronstadt % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901—1905 | 12,9 | 2,7 | 5,8 | 3,2 | 6,4 | 31,0 |
| 1906—1910 | 12,3 | 5,1 | 14,9 | 3,4 | 6,9 | 42,6 |
| 1911 | 11,1 | 6,2 | 15,4 | 2,5 | 7,2 | 42,4 |
| 1912 | 11,8 | 4,9 | 12,5 | 2,1 | 5,4 | 36,7 |
| 1913 | 14,9 | 4,7 | 7,4 | 3,6 | 8,6 | 39,2 |

Vorstehende Ziffern erweisen, daß Riga im Jahresdurchschnitt des Zeitraumes 1906/10 und den folgenden Jahren von Windau, über welchen Hafen große Mengen amerikanischer Maschinen ins Reichsinnere

transportiert wurden, überflügelt worden ist. Nur im Jahre 1913 hatte Riga seine alte dominierende Stellung wiedergewonnen, da die Einfuhr über Windau stark nachgelassen hatte.

Noch umfangreicher als die Bezüge der baltischen Häfen waren die Maschinentransporte über die westliche Landgrenze nach Rußland, die in den Jahren 1911, 1912 und 1913 — 43%, bzw. 44,6 und 45,9% der russischen Gesamteinfuhr, die durchschnittlich 19 Mill. Pud jährlich betrug, ausmachte. — Unter den Südhäfen kamen nur Odessa, Noworossijsk und Batum in Betracht, deren Beteiligung an der Maschineneinfuhr übrigens bescheiden war.

Die nach Riga eingeführten Maschinen, die zum überwiegenden Teile für das Innere Rußlands bestimmt waren, stammten hauptsächlich aus Großbritannien. Dieses gilt namentlich für industrielle Maschinen, während hinsichtlich der Lieferung von landwirtschaftlichen Maschinen das Inselreich nicht so sehr dominierte. Hier kamen auch noch Deutschland, Schweden und Amerika als namhafte Bezugsquellen in Betracht, wobei Schweden in den Jahren 1911 und 1913 sogar Deutschland übertroffen hat.

Bei Betrachtung des gesamten Maschinenimports Rußlands tritt dagegen die überragende Rolle Deutschlands klar zutage. Großbritannien mußte sich hier mit dem zweiten Platz begnügen, wobei es seit einer Reihe von Jahren namentlich an seiner früheren Bedeutung hinsichtlich der Versorgung Rußlands mit landwirtschaftlichen Maschinen eine erhebliche Einbuße erlitten hat.

Der Wert des Rigaer Maschinenimports gliederte sich nach den einzelnen Herkunftsgebieten wie nachstehend:

Tabelle 59.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien | Deutschland | Schweden | die übrigen Länder | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | 72 384 | 54 404 | 15.913 | 3 776 | 146 477 |
| 1871—1875 | 331 085 | 100 515 | 37 262 | 25 114 | 493 976 |
| 1876—1880 | 1 159 625 | 326 378 | 21 010 | 162 926 | 1 669 939 |
| 1881—1885 | 1 262 688 | 435 916 | 88 893 | 73 890 | 1 861 387 |
| 1886—1890 | 602 140 | 167 307 | 11 190 | 26 535 | 807 172 |
| 1891—1895 | 1 278 798 | 241 868 | 20 031 | 45 928 | 1 586 625 |
| 1896—1900 | 5 394 686 | 2 860 497 | 95 855 | 451 584 | 8 802 622 |
| 1901—1905 | 7 950 131 | 3 236 246 | 331 162 | 449 044 | 11 966 583 |
| 1906—1910 | 10 527 231 | 3 090 228 | 1 621 380 | 970 241 | 16 209 080 |
| 1911 | 14 828 111 | 3 728 575 | 3 413 883 | 1 639 359 | 23 609 928 |
| 1912 | 14 137 891 | 5 887 171 | 3 097 419 | 1 248 891 | 24 371 372 |
| 1913 | 19 682 669 | 6 122 710 | 5 427 663 | 1 334 263 | 32 567 305 |

## 5. Rohe Baumwolle.

Rigas Import von roher Baumwolle hat betragen:

Tabelle 60.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 39 857 | Pud |
| 1871—1875 | " | 71 865 | " |
| 1876—1880 | " | 185 145 | " |
| 1881—1885 | " | 249 928 | " |
| 1886—1890 | " | 145 483 | " |
| 1891—1895 | " | 161 451 | " |
| 1896—1900 | " | 320 349 | " |
| 1901—1905 | " | 1 082 347 | " |
| 1906—1910 | " | 813 842 | " |
| 1911 | | 664 639 | " |
| 1912 | | 482 679 | " |
| 1913 | | 787 078 | " |

Die in die Augen fallende Steigerung der Einfuhrziffern für die Jahre 1901/1905 war in erster Linie durch die starke Entwicklung des Transitverkehrs in dieser Ware, sodann aber auch durch die Ausbreitung und Erweiterung der sehr ansehnlichen Rigaer Baumwollindustrie (der Jahresumsatz dieses Industriezweiges belief sich vor dem Kriege auf rund 16 Mill. Rbl.) bedingt, da letztere, anders als die russische Baumwollindustrie, die zu mehr als 50% eigene zentralasiatische Baumwolle verarbeitet, fast ausschließlich auf der Einfuhr überseeischer Baumwolle beruht. Der Grund für den in den Jahren 1906/1912 bemerkbaren Rückschritt in der Rigaer Einfuhr ist daher nur in der Abnahme des Transitverkehrs in diesem Artikel zu suchen.

Über die Beteiligung der Ostseehäfen am Baumwollimport Rußlands gibt nachstehende Tabelle Aufschluß:

Tabelle 61.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Riga % | Libau % | Windau % | Reval mit Baltischport % | Narwa % | St. Petersburg mit Kronstadt % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901 | 4,9 | 0,2 | 0,0 | 25,3 | 2,4 | 15,4 | 48,2 |
| 1902 | 5,9 | 0,1 | 1,4 | 29,7 | 2,4 | 18,5 | 58,0 |
| 1903 | 9,7 | 0,0 | 0,5 | 32,1 | 1,7 | 18,7 | 62,7 |
| 1904 | 13,8 | 0,0 | 1,7 | 37,3 | 1,1 | 11,1 | 65,0 |
| 1905 | 11,8 | 0,0 | 2,2 | 32,4 | 2,2 | 17,6 | 66,2 |
| 1901—1905 | 9,4 | 0,0 | 1,1 | 31,6 | 1,9 | 16,3 | 60,3 |
| 1906 | 8,6 | — | 0,0 | 31,0 | 1,5 | 15,0 | 56,1 |
| 1907 | 7,0 | — | 1,6 | 34,1 | 1,2 | 13,9 | 57,8 |
| 1908 | 8,2 | — | 1,5 | 36,6 | 2,0 | 16,3 | 64,6 |
| 1909 | 5,5 | 0,2 | 1,2 | 24,7 | 2,6 | 17,8 | 52,0 |
| 1910 | 5,2 | — | 0,0 | 22,4 | 2,1 | 19,2 | 48,9 |
| 1906—1910 | 6,9 | 0,0 | 0,9 | 30,0 | 1,9 | 16,5 | 56,2 |
| 1911 | 5,3 | 0,2 | 0,1 | 27,3 | 4,6 | 13,4 | 50,9 |
| 1912 | 4,4 | 0,2 | 0,8 | 25,9 | 2,8 | 13,4 | 47,5 |
| 1913 | 6,5 | 0,5 | — | 19,2 | 3,2 | 20,8 | 50,2 |

St. Petersburgs und namentlich Revals Import war demnach weit umfangreicher, als derjenige Rigas, wobei die über Reval eingeführten enormen Baumwollmengen zum weitaus größten Teil für den Moskauer Fabrikrayon bestimmt waren, während nur der verhältnismäßig kleine Rest an Ort und Stelle in der immerhin recht ansehnlichen „Baltischen Baumwollspinnerei und -Weberei" zur Verarbeitung gelangte. Der nicht ganz unbeträchtliche Baumwollimport Narwas gedieh auf Grundlage der dort blühenden Baumwollmanufaktur. Über Libau und Windau gingen nur kleine Posten. Riga nimmt unter den russischen Häfen den vierten Platz ein und zwar nach Reval, St. Petersburg und Odessa, welch letzteres zwischen 900 000 und 1 Mill. Pud jährlich bezogen hat.

Auch über die westeuropäische Trockengrenze sowie über die asiatische Grenze gelangten nach Rußland sehr bedeutende Baumwollmengen, die sich in den Jahren 1911/1913 durchschnittlich auf $2^2/_3$ Mill. Pud bzw. auf ca. 2 Mill stellten, was 24 bzw. 17% der russischen Gesamteinfuhr ausmachte. Die über die asiatische Grenze und zwar über Baku, Aschabad und Astrachan eingeführte Ware stammte aus Persien.

Die russische Baumwollindustrie, die in steter Fortentwicklung begriffen war, war, um ihren großen Bedarf an Rohmaterial zu decken, in ganz bedeutendem Maße auf das Ausland angewiesen, da sie nur etwa die Hälfte ihres Bedarfs aus den russischen zentralasiatischen Baumwollplantagen, deren Ernteerträge übrigens starken Schwankungen unterworfen waren, erhalten konnte; amerikanische, ägyptische und persische Baumwolle, namentlich die erstgenannte, die ihrer Reinheit wegen von den Fabrikanten bevorzugt wurde, wurde daher in sehr erheblichen Mengen in Rußland verarbeitet.

Riga bezieht seinen Bedarf an Baumwolle nicht unmittelbar aus den Produktionsländern, sondern durch Vermittlung Deutschlands (Bremen) und Großbritanniens (Liverpool), wobei ersteres das Inselreich seit dem Jahrfünft 1901/1905 immer mehr in den Hintergrund gedrängt hat. Es wertete nämlich Rigas Einfuhr von roher Baumwolle aus:

Tabelle 62.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Großbritannien Rbl. | den übrigen Ländern Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 10 815 | 504 365 | — | 515 180 |
| 1871—1875 | 130 129 | 779 181 | 66 012 | 975 322 |
| 1876—1880 | 84 913 | 1 590 836 | 748 691 | 2 424 440 |
| 1881—1885 | 75 262 | 2 633 079 | 165 828 | 2 874 169 |
| 1886—1890 | 429 427 | 1 003 951 | 117 208 | 1 550 586 |
| 1891—1895 | 386 724 | 1 117 903 | 7 847 | 1 512 474 |
| 1896—1900 | 1 222 744 | 1 250 334 | 171 252 | 2 644 330 |
| 1901—1905 | 6 821 360 | 5 547 343 | 1 593 375 | 13 962 078 |
| 1906—1910 | 7 251 191 | 3 774 126 | 836 100 | 11 861 417 |
| 1911 | 4 130 205 | 6 028 051 | 176 888 | 10 335 144 |
| 1912 | 3 779 672 | 3 181 090 | 38 091 | 6 998 853 |
| 1913 | 7 871 977 | 4 309 047 | 18 685 | 12 199 709 |

## 6. Kaffee.

Rigas Kaffeeimport hat betragen:

Tabelle 63.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 33 531 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 41 856 | „ |
| 1876—1880 | „ | 39 654 | „ |
| 1881—1885 | „ | 34 044 | „ |
| 1886—1890 | „ | 29 946 | „ |
| 1891—1895 | „ | 24 987 | „ |
| 1896—1900 | „ | 33 607 | „ |
| 1901—1905 | „ | 42 127 | „ |
| 1906—1910 | „ | 51 035 | „ |
| 1911 | | 50 306 | „ |
| 1912 | | 55 106 | „ |
| 1913 | | 57 491 | „ |

Im Bezuge dieses Genußmittels, der sich bis zum Jahre 1900 auf ungefähr derselben Höhe gehalten hatte, war erst von diesem Zeitpunkt ab eine wenn auch unerhebliche Zunahme wahrzunehmen; es handelt sich hier eben um einen verhältnismäßig festen von den wohlhabenderen Bevölkerungsklassen gebildeten kleinen Konsumentenkreis. Für die breiten Volksschichten kommt ja in Rußland in erster Linie der Teegenuß in Betracht.

Auch der Kaffeebezug Revals, Libaus und Windaus hat im Laufe der Jahre keine Entwicklung erfahren, sondern sich, abgesehen von geringfügigen Schwankungen, in denselben engen Grenzen bewegt. Nur die Bezüge der Residenz, die als erster Kaffeeimportplatz des Reiches anzusprechen war, zeigten eine nennenswerte Steigerung und zwar von rund 145000 Pud im Jahrfünft 1886/1890 auf 285000 Pud im Jahre 1913. Riga nimmt unter den russischen Häfen die zweite Stelle ein.

Die Ostseehäfen waren nämlich am Kaffeeimport Rußlands folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 64.

| Jahre bzw. Jahresdurchschnitte | Riga | Libau | Windau | Reval mit Baltischport | St. Petersburg mit Kronstadt | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | % | % | % | % | % | % |
| 1901—1905 | 7,3 | 1,6 | 0,2 | 4,1 | 34,7 | 47,9 |
| 1906—1910 | 7,6 | 1,4 | 0,2 | 4,8 | 34,4 | 48,4 |
| 1911 | 7,4 | 1,4 | 0,2 | 4,5 | 35,1 | 48,6 |
| 1912 | 7,8 | 1,3 | 0,4 | 4,8 | 34,7 | 49,0 |
| 1913 | 7,7 | 1,3 | 0,1 | 3,9 | 38,4 | 51,4 |

Direkt aus den eigentlichen überseeischen Produktionsländern importierte Riga diesen Artikel bisher nicht. Der Bezug dieses Artikels wurde

früher vorherrschend durch Großbritannien vermittelt, an dessen Stelle aber schon im Jahre 1896 Deutschland getreten ist. Auch Holland hatte seit dem Jahre 1901 eine größere Bedeutung als das Inselreich, was aus folgender Tabelle über den Wert des Rigaer Kaffeeimports aus den einzelnen Herkunftsländern hervorgeht:

Tabelle 65.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland | Holland | Großbritannien | Dänemark | Belgien | die übrigen Länder | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | 47 934 | 9 646 | 247 813 | 120 | — | 15 225 | 320 738 |
| 1871—1875 | 35 478 | 4 119 | 417 907 | 128 | 61 | 1 522 | 459 215 |
| 1876—1880 | 52 087 | 2 478 | 464 291 | - | 51 | 1 165 | 520 072 |
| 1881—1885 | 169 628 | 471 | 393 291 | 1 133 | 7 375 | 77 | 571 975 |
| 1886—1890 | 143 664 | — | 420 773 | 12 103 | 7 550 | 654 | 584 744 |
| 1891—1895 | 192 945 | 753 | 345 681 | 7 814 | 40 232 | 3 955 | 591 380 |
| 1896—1900 | 391 988 | 68 915 | 102 148 | 9 539 | 90 718 | 26 | 663 334 |
| 1901—1905 | 399 674 | 195 521 | 60 968 | 17 023 | 29 327 | - | 702 513 |
| 1906—1910 | 479 230 | 285 129 | 79 965 | 49 829 | 22 767 | 1 681 | 918 601 |
| 1911 | 592 537 | 255 695 | 158 389 | 51 524 | 48 587 | | 1 106 732 |
| 1912 | 749 696 | 284 671 | 183 805 | 34 063 | 15 203 | | 1 267 438 |
| 1913 | 839 212 | 287 592 | 162 725 | 29 565 | 12 259 | | 1 322 293 |

## 7. Tee.

Der Teeimport Rigas hat betragen:

Tabelle 66.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 2 282 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 2 633 | „ |
| 1876—1880 | „ | 3 066 | „ |
| 1881—1885 | „ | 2 235 | „ |
| 1886—1890 | „ | 727 | „ |
| 1891—1895 | „ | 1 300 | „ |
| 1896—1900 | „ | 2 957 | „ |
| 1901—1905 | „ | 203 980 | „ |
| 1906—1910 | „ | 156 199 | „ |
| 1911 | | 125 121 | „ |
| 1912 | | 59 083 | „ |
| 1913 | | 68 764 | „ |

Rigas Teebezug aus dem Auslande, der sich bis zum Jahre 1900 in sehr engen Grenzen bewegte, erfuhr im Jahrfünft 1901/1905 eine bemerkenswerte Steigerung, um dann aber wieder allmählich abzubröckeln. Doch umfaßte er im Jahre 1913 immerhin noch fast 70 000 Pud. Dieser Artikel suchte den Rigaer Hafen zum weit überwiegenden Teile als Transitware auf, die für den Konsum im Innern Rußlands bestimmt war.

Unter den anderen Ostseehäfen kam nur noch St. Petersburg in

Betracht, dessen Einfuhr seit 1906 umfangreicher als die Rigas war. Der Löwenanteil der enormen nach Rußland gelangten Teemengen (1906 bis 1910 durchschnittlich über 5 Mill. Pud und 1911/1913 etwa 4¼ Mill. Pud jährlich) passierte die asiatische Landgrenze und war vornehmlich chinesischer Provenienz.

Riga erhielt diesen Artikel bis zum Jahre 1900 ausschließlich und von diesem Zeitpunkt ab vornehmlich durch Vermittlung Großbritanniens, was aus nachstehender Tabelle über den Wert des Rigaer Teeimports aus den einzelnen Herkunftsländern hervorgeht:

Tabelle 67.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Holland Rbl. | Deutschland Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 65 727 | — | 801 | — | 66 528 |
| 1871—1875 | 92 360 | — | 10 995 | — | 103 355 |
| 1876—1880 | 106 418 | — | 40 670 | — | 147 088 |
| 1881—1885 | 30 977 | — | 65 373 | — | 96 350 |
| 1886—1890 | 22 156 | — | 14 282 | 546 | 36 984 |
| 1891—1895 | 20 430 | — | 34 458 | 1 824 | 56 712 |
| 1896—1900 | 121 345 | — | 55 832 | 7 584 | 184 761 |
| 1901—1905 | 12 338 246 | 950 207 | 1 244 712 | 197 652 | 14 730 817 |
| 1906—1910 | 6 544 698 | 1 282 014 | 3 143 384 | 41 778 | 11 011 874 |
| 1911 | 5 865 095 | 291 578 | 2 671 469 | 5 436 | 8 833 578 |
| 1912 | 3 891 501 | 213 875 | 51 990 | 2 112 | 4 159 478 |
| 1913 | 4 449 784 | 317 567 | 80 511 | — | 4 847 862 |

## 8. Wein und Champagner.

Rigas Import von Wein und Champagner hat betragen:

Tabelle 68.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Wein Flaschen | Champagner Flaschen |
|---|---|---|
| 1866—1870 | 606 627 | 64 061 |
| 1871—1875 | 736 002 | 79 447 |
| 1876—1880 | 652 167 | 46 322 |
| 1881—1885 | 492 786 | 37 757 |
| 1886—1890 | 326 196 | 25 541 |
| 1891—1895 | 336 024 | 29 266 |
| 1896—1900 | 406 107 | 50 415 |
| 1901—1905 | 346 932 | 75 720 |
| 1906—1910 | 334 098 | 84 604 |
| 1911 | 465 336 | 117 874 |
| 1912 | 378 144 | 167 764 |
| 1913 | 485 685 | 104 576 |

Der Import von Wein hat nicht nur keine Weiterentwicklung, sondern sogar einen nicht ganz unerheblichen Rückschritt zu verzeichnen, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß die russischen Weine wegen ihrer infolge Verbesserung der Weinbereitungsmethoden im großen und ganzen befriedigenden Qualität bei verhältnismäßig billigen Preisen immer weitere Verbreitung gefunden haben. Doch war der Konsum ausländischer Weine in Rußland noch immer ganz ansehnlich, was wohl mit dem gesteigerten Wohlstande überhaupt im Zusammenhang stand. Letzteres beweist auch der Umstand, daß der Bezug von ausländischem Champagner, der ja doch als reiner Luxusartikel anzusehen ist und der schon seines hohen Preises wegen ausschließlich von den wohlhabenderen Bevölkerungsklassen konsumiert wird, stark gewachsen ist. Als Wein- und Champagnerimportplatz stand Riga weit hinter St. Petersburg an zweiter Stelle.

Über den Wert des Rigaer Imports von Wein und Champagner aus den einzelnen Bezugsländern gibt die auf Seite 72 folgende Tabelle 69 Aufschluß.

Unmittelbar aus den Produktionsländern Frankreich, Portugal und Spanien hat Riga in den letzten Jahren nur hin und wieder Wein bzw. Champagner bezogen. Diese Artikel gelangten zu uns vornehmlich über deutsche, belgische und dänische Häfen, wobei in den beiden letztgenannten doch nur die Umladung bzw. Abladung erfolgt sein kann, da diese Länder keinen Wein produzieren. Aus Deutschland dagegen kamen, neben Weinen und Champagnern fremder Provenienz, auch noch Rhein- und Moselweine sowie Schaumweine, die sich hier großer Beliebtheit erfreuten.

## 9. Reis.

Rigas Reisimport umfaßte:

Tabelle 70.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 30 487 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 56 732 | „ |
| 1876—1880 | „ | 60 398 | „ |
| 1881—1885 | „ | 73 785 | „ |
| 1886—1890 | „ | 17 660 | „ |
| 1891—1895 | „ | 22 399 | „ |
| 1896—1900 | „ | 70 607 | „ |
| 1901—1905 | „ | 106 296 | „ |
| 1906—1910 | „ | 220 579 | „ |
| 1911 | | 272 665 | „ |
| 1912 | | 297 844 | „ |
| 1913 | | 398 887 | „ |

Rigas Reisimport hat sich demnach, abgesehen von einem zeitweiligen Rückschlag, im allgemeinen in ausgesprochen steigender Richtung bewegt,

## Tabelle 69. Rigas Import von Wein und Champagner nach Herkunftsländern:

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Wein | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Deutschland Rbl. | Dänemark Rbl. | Frankreich Rbl. | Belgien Rbl. | Holland Rbl. | Großbritannien Rbl. | Portugal Rbl. | Spanien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
| 1866—1870 | 50 071 | 1 464 | 163 694 | 297 | 17 819 | 12 353 | 19 432 | 46 840 | — | 311 970 |
| 1871—1875 | 97 825 | 1 713 | 351 703 | 896 | 54 286 | 14 964 | 24 308 | 75 388 | 3 739 | 624 822 |
| 1876—1880 | 207 500 | 33 | 280 717 | 4 201 | 51 805 | 21 009 | 30 869 | 35 659 | 12 199 | 643 992 |
| 1881—1885 | 210 531 | 27 392 | 182 562 | 4 405 | 11 571 | 27 167 | 32 407 | 20 612 | 1 109 | 517 756 |
| 1886—1890 | 218 402 | 14 141 | 13 011 | 46 756 | — | 46 750 | 23 657 | — | 4 814 | 367 531 |
| 1891—1895 | 176 872 | 32 448 | 29 594 | 81 228 | — | 52 419 | 5 777 | — | 464 | 378 802 |
| 1896—1900 | 274 514 | 36 034 | 14 316 | 236 277 | 21 938 | 76 797 | 208 | — | 4 458 | 664 542 |
| 1901—1905 | 289 783 | 142 222 | 7 537 | 90 535 | 28 163 | 43 424 | 651 | 269 | 4 540 | 607 124 |
| 1906—1910 | 295 133 | 155 265 | 38 417 | 23 919 | 13 699 | 11 902 | 419 | — | 6 925 | 545 679 |
| 1911 | 460 104 | 184 034 | — | 83 581 | — | 7 676 | — | — | 1 387 | 736 782 |
| 1912 | 396 302 | 168 197 | 7 211 | 21 755 | — | 4 978 | — | — | 285 | 598 728 |
| 1913 | 426 654 | 315 866 | — | 817 | 722 | 11 599 | 694 | 342 | 12 312 | 769 006 |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Champagner | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dänemark Rbl. | Belgien Rbl. | Deutschland Rbl. | Frankreich Rbl. | Holland Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
| 1866—1870 | — | — | 3 200 | 93 372 | 448 | 2 482 | — | 99 502 |
| 1871—1875 | 24 | 804 | 4 851 | 162 574 | 4 343 | 1 544 | 4 | 174 144 |
| 1876—1880 | — | 4 570 | 11 100 | 92 311 | 10 331 | 668 | — | 118 980 |
| 1881—1885 | 1 905 | 8 062 | 7 211 | 70 769 | — | 3 663 | — | 91 610 |
| 1886—1890 | 4 043 | 20 434 | 7 112 | 21 353 | — | 4 525 | — | 57 467 |
| 1891—1895 | 7 034 | 87 357 | 15 073 | 8 404 | — | 7 780 | — | 125 648 |
| 1896—1900 | 45 085 | 403 107 | 39 444 | 93 | 50 | 821 | — | 488 600 |
| 1901—1905 | 64 540 | 299 850 | 57 925 | 1 440 | 8 540 | 9 405 | — | 441 700 |
| 1906—1910 | 114 105 | 290 205 | 24 156 | 30 400 | 890 | 117 | — | 459 873 |
| 1911 | 112 815 | 481 477 | 23 670 | — | — | 630 | 248 | 618 840 |
| 1912 | 424 147 | 427 253 | 16 920 | 12 150 | — | 292 | — | 880 762 |
| 1913 | 309 510 | 205 402 | 33 322 | — | — | 495 | 293 | 549 022 |

wobei namentlich die hohen Ziffern der Jahre 1911 1913 ins Auge fallen. Dieselbe Erscheinung trat auch beim Import des Riga hinsichtlich der Reiseinfuhr überlegenen St. Petersburger Hafens zutage; er belief sich in den Jahren 1911 1913 auf durchschnittlich 600 000 Pud gegen 280 000 Pud in 1901 1905. Es handelte sich beim Bezuge dieser beiden Häfen sowie beim übrigens unbedeutenden Import der anderen Ostseeplätze um die teuren transozeanischen Reisforten, die in steigendem Maße eingeführt werden mußten, sobald Rußland aus Persien die billigen Reisforten, die in den Bakuer Reisschälfabriken verarbeitet wurden, nicht in ausreichendem Maß geliefert wurden. Diese Bakuer Fabriken befanden sich in völliger Abhängigkeit von den stark schwankenden Erträgen der persischen Reisernte, die einen sehr wichtigen Faktor der Volksernährung und daher einen Gegenstand besonderer Fürsorge der persischen Regierung darstellt, die je nach der Größe des Erntedefizits die Ausfuhr für längere oder kürzere Zeit zu untersagen pflegte, wobei diese Ausfuhrverbote eine nicht selten wiederkehrende Erscheinung bildeten. Von welch enormer Bedeutung dieser persische Reis für den russischen Konsum war, ist daraus ersichtlich, daß in den Jahren 1911/1913 durchschnittlich $5^1/_2$ Mill. Pud Reis aus Persien bezogen wurden, während über die europäische Land- und Seegrenze in diesen Jahren durchschnittlich nur $2^1/_3$ Mill. Pud eingeführt wurden. Aus diesen Ziffern ist ersichtlich, daß die Ostseeplätze an der russischen Gesamteinfuhr von Reis in recht bescheidenem Maße (mit etwa 14%, davon Riga mit 5%) beteiligt waren.

Der Wert der Rigaer Reiseinfuhr gliederte sich nach den einzelnen Bezugsländern wie folgt:

Tabelle 71.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Holland | Deutschland | Großbritannien | Belgien | die übrigen Länder | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | 759 | 38 669 | 27 057 | – | 49 | 66 534 |
| 1871—1875 | 71 | 84 310 | 76 335 | 2 050 | 3850 | 166 616 |
| 1876—1880 | 1 387 | 149 365 | 24 104 | 3 740 | 2596 | 181 192 |
| 1881—1885 | | 189 017 | 3 198 | 349 | 9115 | 201 679 |
| 1886—1890 | | 48 586 | 2 093 | 402 | 397 | 51 478 |
| 1891—1895 | | 59 001 | 744 | 4 551 | 2859 | 67 155 |
| 1896—1900 | 4 836 | 197 689 | 970 | 6 620 | – | 210 115 |
| 1901—1905 | 31 035 | 260 807 | 20 044 | 6 590 | 1348 | 319 824 |
| 1906—1910 | 197 882 | 378 361 | 47 064 | 5 054 | 288 | 628 649 |
| 1911 | 487 775 | 371 051 | 8 049 | 5 160 | 493 | 872 528 |
| 1912 | 835 258 | 341 428 | 6 920 | 6 154 | 1618 | 1 191 378 |
| 1913 | 952 544 | 535 103 | 16 596 | 10 079 | 1448 | 1 515 770 |

Während Riga diesen Artikel früher fast ausschließlich durch Vermittlung Deutschlands (Bremen und Hamburg) bezog, trat in den Jahren 1906 bis 1910 Holland (Rotterdam) als wichtiger Lieferant auf, der dann in den Jahren 1911/1913 Deutschland weit zu überflügeln verstanden hat.

## 10. Heringe.

Rigas Import von Heringen hat betragen:

Tabelle 72.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 105 902 | Tonnen |
| 1871—1875 | „ | 87 794 | „ |
| 1876—1880 | „ | 67 114 | „ |
| 1881—1885 | „ | 96 951 | „ |
| 1886—1890 | „ | 70 130 | „ |
| 1891—1895 | „ | 89 652 | „ |
| 1896—1900 | „ | 77 911 | „ |
| 1901—1905 | „ | 75 538 | „ |
| 1906—1910 | „ | 127 071 | „ |
| 1911 | | 179 562 | „ |
| 1912 | | 240 068 | „ |
| 1913 | | 317 666 | „ |

Rigas Heringsimport, der sich bis zum Jahre 1905 nicht recht zu entwickeln vermochte, hat von diesem Zeitpunkt ab einen stetigen und dabei sehr beträchtlichen Aufschwung erfahren, was durch die wesentliche Erweiterung des Rigaer Geschäfts nach dem Innern Rußlands bedingt war. Dieses Geschäft wurde einerseits durch die mit Riga konkurrierenden deutschen Häfen ungemein erschwert, sowie andrerseits dadurch im höchsten Grade beeinträchtigt, daß — auf Grund eines veralteten Gesetzesparagraphen, der dem Gouvernement Archangel die Vergünstigung der zollfreien Einfuhr gewährte — große Mengen Heringe über Archangel zollfrei auf die Hauptmärkte im Reichsinnern gebracht wurden, während die über Riga importierten Heringe einen Zoll von 6 Rbl. per Tonne zu tragen hatten. Diesem Mißverhältnis wurde erst im Jahre 1905 durch die Bestimmung ein Ende gesetzt, daß nunmehr für ausländische Heringe in Archangel derselbe Zoll wie in den Ostseehäfen zu entrichten war. Infolgedessen hob sich das Heringsgeschäft in den in Betracht kommenden Ostseeplätzen.

Unter den russischen Hafenplätzen dominierte im Handel mit diesem Artikel Libau, es folgte dann St. Petersburg und erst an dritter Stelle stand Riga, während Reval und Windau von untergeordneter Bedeutung waren.

Der Heringsimport betrug nämlich:

Tabelle 73.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | nach Petersburg mit Kronstadt Tonnen | nach Reval mit Baltischport Tonnen | nach Windau Tonnen | nach Libau Tonnen |
|---|---|---|---|---|
| 1896—1900 | 128 392 | 41 559 | 2 909 | 148 813 |
| 1901—1905 | 157 529 | 41 195 | 838 | 215 655 |
| 1906—1910 | 306 241 | 46 151 | 7 061 | 490 412 |
| 1911 | 396 542 | 39 001 | 11 720 | 583 401 |
| 1912 | 449 601 | 35 093 | 10 582 | 581 148 |
| 1913 | 373 693 | 37 660 | 10 360 | 497 173 |

Das gesamte europäische Rußland wurden in den Jahren 1911/1913 durchschnittlich rund 2 Mill. Tonnen Heringe eingeführt, woran die russischen Ostseeplätze mit ca. $1^1/_4$ Mill. oder ca. 60% (davon Riga 12%) und die deutschen Ostseehäfen (Königsberg) mit $^2/_3$ Mill. Tonnen oder 33% jährlich beteiligt waren, während die russische Gesamteinfuhr in 1901/1905 nur etwas über 1 Mill. Tonnen und in 1896/1900 gar nur $^3/_4$ Mill. Tonnen umfaßte. Der Konsum ausländischer Heringe in Rußland zeigt somit eine steigende Tendenz, was sich unter anderem aus der namentlich in weiter zurückliegenden Jahren betriebenen Raubfischerei im anscheinend unerschöpflichen Wolga-Kaspi-Rayon erklärt, die den Fischbestand stark gelichtet hat und deren üble Folgen sich auch noch nach den leider sehr spät ergriffenen strengen Schutzmaßnahmen auf lange Zeit hinaus bemerkbar machen mußten.

Der Wert des Rigaer Heringsimports gliederte sich nach den Bezugsländern wie folgt:

Tabelle 74.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Norwegen Rbl. | Dänemark Rbl. | Deutschland Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 26 188 | 759 977 | 6 429 | 12 634 |
| 1871—1875 | 20 157 | 1 067 085 | 4 522 | 62 506 |
| 1876—1880 | 96 349 | 743 340 | 6 618 | 61 652 |
| 1881—1885 | 171 313 | 1 020 463 | 9 778 | 63 378 |
| 1886—1890 | 140 363 | 662 000 | 10 935 | 96 083 |
| 1891—1895 | 170 935 | 807 860 | 21 210 | 110 836 |
| 1896—1900 | 438 339 | 562 446 | 14 519 | 193 653 |
| 1901—1905 | 779 397 | 289 076 | 76 808 | 177 700 |
| 1906—1910 | 1 413 328 | 432 586 | 130 301 | 154 367 |
| 1911 | 2 347 196 | 579 385 | 104 002 | 247 456 |
| 1912 | 3 774 098 | 473 546 | 199 813 | 294 363 |
| 1913 | 5 615 740 | 636 882 | 394 597 | 266 040 |

Tabelle 74 Fortsetzung.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Holland Rbl. | Schweden Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 5 267 | 6 591 | — | 817 086 |
| 1871—1875 | 2 852 | 27 958 | 341 | 1 185 421 |
| 1876—1880 | 1 141 | 81 261 | 9 082 | 999 443 |
| 1881—1885 | 196 | 39 233 | 53 532 | 1 357 893 |
| 1886—1890 | - | 45 416 | 27 072 | 981 869 |
| 1891—1895 | - | 135 316 | 41 112 | 1 287 269 |
| 1896—1900 | 1 172 | 82 653 | 54 152 | 1 346 934 |
| 1901—1905 | 9 095 | 13 994 | 18 208 | 1 364 278 |
| 1906—1910 | 5 165 | 14 590 | 19 617 | 2 169 954 |
| 1911 | 2 283 | 5 193 | 36 386 | 3 321 901 |
| 1912 | 82 | 16 894 | 42 557 | 4 801 353 |
| 1913 | 135 293 | 98 810 | 115 | 7 117 477 |

Der im Jahrfünft 1901/1905 bemerkbare starke Rückgang in der Einfuhr norwegischer Fett- und Vaarheringe, die früher den Rigaer Markt fast allein beherrscht hatten, war durch den Umstand bedingt, daß der Heringsfang in Norwegen Jahr für Jahr fehlschlug, so daß die Rigaschen Importeure sich nach neuen Bezugsquellen umsehen mußten. So fanden denn an Stelle der norwegischen die Shetland- und Yarmouth-Heringe immer mehr Eingang in unseren Handel, die dann schließlich eine unbedingt dominierende Rolle spielten. Die späteren ergiebigen Fangresultate in Norwegen konnten hierin keinen Wandel mehr schaffen. Deutschlands, Hollands und Schwedens Heringslieferungen nach Riga waren relativ klein, doch war auch hier in den letzten Jahren eine Zunahme zu vermerken.

## 11. Farbhölzer und Gerbstoffe.

Rigas Import von Farbhölzern in Scheiten und Blöcken, von Quebrachoholz sowie von Gerbstoffen hat betragen:

Tabelle 75.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Farbhölzer (einschl. Quebrachoholz) Pud | Gerbstoffe Pud |
|---|---|---|
| 1866—1870 | 22 138 | — |
| 1871—1875 | 17 017 | 2 651 |
| 1876—1880 | 51 915 | 9 550 |
| 1881—1885 | 339 348 | 17 841 |
| 1886—1890 | 876 933 | 13 101 |
| 1891—1895 | 903 402 | 17 330 |
| 1896—1900 | 1 045 417 | 51 660 |
| 1901—1905 | 1 377 106 | 123 892 |
| 1906—1910 | 1 979 709 | 342 253 |
| 1911 | 2 408 166 | 450 517 |
| 1912 | 2 008 305 | 481 325 |
| 1913 | 2 631 474 | 777 616 |

Der Import von Farbhölzern, die erst seit dem Jahre 1884, in welchem in Mühlgraben eine große Fabrik für Farbholzextrakte ins Leben gerufen wurde, im Handel Rigas Bedeutung erlangt haben, ist namentlich seit dem Jahre 1906 ganz außerordentlich gewachsen, was einzig und allein der stetigen Steigerung des Beschäftigungsgrades dieser Industriebranche zu verdanken war.

Auch der Bezug von Gerbstoffen hat eine beispiellose Erweiterung erfahren, was mit dem Aufschwunge der Rigaer Lederindustrie in engem Zusammenhang stand.

Die Ostseehäfen waren am Gesamtimport Rußlands von Farbhölzern und Quebrachoholz folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 76.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Riga % | Petersburg mit Kronstadt % | Reval mit Baltischport % | Libau % | Zusammen % |
|---|---|---|---|---|---|
| 1901—1905 | 48,8 | 25,0 | 0,6 | 12,0 | 86,4 |
| 1906—1910 | 48,8 | 8,3 | 0,7 | 21,1 | 78,9 |
| 1911 | 42,5 | 6,8 | 0,1 | 28,8 | 78,2 |
| 1912 | 46,1 | 8,8 | 0,1 | 32,6 | 87,6 |
| 1913 | 47,5 | 9,9 | 0,1 | 37,8 | 95,3 |

Fast die ganze Einfuhr Rußlands (1901/1905 durchschnittlich 2,8 Mill. Pud, 1906/1910 durchschnittlich 4 Mill. Pud und 1911/1913 durchschnittlich 5,2 Mill. Pud) konzentrierte sich demnach in den Ostseehäfen, unter denen Riga seit jeher an erster Stelle stand. Neben Riga ist Libau, wo gleichfalls die Farbholzindustrie in Blüte stand, als bedeutendster Importhafen anzusehen, während St. Petersburg, das früher den zweiten Platz behauptet hatte, seit einer Reihe von Jahren weit in den Hintergrund getreten ist. Der Bezug aller anderen Häfen war belanglos.

Der Wert des Rigaer Imports von Farbhölzern, Quebrachoholz und Gerbstoffen verteilte sich auf die wichtigsten Bezugsländer wie in der nachstehenden Tabelle 77 angegeben.

Fast das gesamte Quantum Farbhölzer und Quebrachoholz wurde unmittelbar aus Amerika in vollen Schiffsladungen nach Riga gebracht, während die Vermittlerrolle Westeuropas im Handel mit diesem Artikel nur geringe Bedeutung erlangt hat. Dagegen traten beim Rigaer Bezuge von Gerbstoffen, die aus Argentinien, Madagaskar und aus Südafrika stammten, vornehmlich Hamburger Firmen als Vermittler auf.

## Tabelle 77.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Farbhölzer und Quebrachoholz | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|
| | Amerika Rbl. | Deutschland Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | — | 26 608 | 4 653 | 31 261 |
| 1871—1875 | — | 20 182 | 1 393 | 21 575 |
| 1876—1880 | — | 128 338 | 14 405 | 142 743 |
| 1881—1885 | 244 873 | 64 969 | 79 571 | 389 413 |
| 1886—1890 | 870 118 | 33 371 | 212 181 | 1 115 670 |
| 1891—1895 | 904 262 | 49 982 | 163 243 | 1 117 487 |
| 1896—1900 | 1 051 922 | 142 040 | 102 034 | 1 295 996 |
| 1901—1905 | 1 294 180 | 80 583 | 31 665 | 1 406 428 |
| 1906—1910 | 1 798 671 | 152 288 | 12 157 | 1 963 116 |
| 1911 | 2 366 446 | 96 301 | — | 2 462 747 |
| 1912 | 2 273 949 | 145 923 | 33 908 | 2 453 780 |
| 1913 | 3 074 922 | 94 469 | — | 3 169 391 |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Gerbstoffe | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|
| | Deutschland Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | — | — | — | — |
| 1871—1875 | 228 | 10 603 | 2 422 | 13 253 |
| 1876—1880 | 9 932 | 24 299 | 2 606 | 36 837 |
| 1881—1885 | 18 491 | 25 069 | 18 883 | 62 443 |
| 1886—1890 | 9 198 | 31 540 | 5 116 | 45 854 |
| 1891—1895 | 27 329 | 13 192 | 8 130 | 48 651 |
| 1896—1900 | 97 812 | 10 260 | 12 549 | 120 621 |
| 1901—1905 | 213 412 | 18 369 | 32 847 | 264 628 |
| 1906—1910 | 509 612 | 32 522 | 72 298 | 614 432 |
| 1911 | 644 995 | 26 492 | 104 265 | 775 752 |
| 1912 | 617 981 | 22 654 | 110 132 | 750 767 |
| 1913 | 1 197 725 | 5 424 | 35 984 | 1 239 133 |

## 12. Korkholz.

Rigas Import von Korkholz hat betragen:

## Tabelle 78.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 84 493 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 147 001 | „ |
| 1876—1880 | „ | 179 835 | „ |
| 1881—1885 | „ | 176 479 | „ |
| 1886—1890 | „ | 200 706 | „ |
| 1891—1895 | „ | 242 421 | „ |
| 1896—1900 | „ | 276 311 | „ |
| 1901—1905 | „ | 346 119 | „ |
| 1906—1910 | „ | 374 790 | „ |
| **1911** | | 381 588 | „ |
| **1912** | | 485 473 | „ |
| **1913** | | 469 928 | „ |

Im Bezuge dieses Artikels war ein stetiger Fortschritt zu verzeichnen, der in erster Linie dem wachsenden Bedarf der blühenden Rigaer Korkindustrie (u. a. drei Großbetriebe), sodann aber auch dem Umstande zuzuschreiben war, daß sich in vielen Ortschaften Rußlands allmählich eine ganz ansehnliche Korkindustrie herangebildet hatte, die sich durch Vermittlung Rigas mit dem notwendigen Rohmaterial versorgte. Überhaupt ist dieser früher nur in Riga, Libau und Moskau vertretene Industriezweig infolge Einführung des Kronsbranntweinmonopols stark gefördert worden, da er dadurch ausreichende und dabei lohnende Beschäftigung fand. Infolgedessen war der russische Korkholzimport, der noch in den Jahren 1891/1895 rund 409 000 Pud jährlich und 1896/1900 ca. 700 000 Pud jährlich umfaßte, im Jahrfünft 1906/1910 auf 1 120 000 Pud jährlich und 1911/1913 auf ca. 1 370 000 Pud jährlich gestiegen. Der Löwenanteil dieser Korkholzmengen entfiel auf die Ostseehäfen (1913 ca. 68%, davon Riga allein 37%), was aus der vorangeschickten sowie der nachstehenden Tabelle hervorgeht.

Der Korkholzimport der anderen Ostseehäfen hat betragen:

Tabelle 79.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Petersburg mit Kronstadt | Reval mit Baltischport | Pernau | Windau | Libau |
|---|---|---|---|---|---|
| | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud |
| 1896—1900 | 53 279 | 11 148 | 8 001 | 179 | 139 120 |
| 1901—1905 | 84 169 | 13 468 | 9 893 | 2 933 | 193 448 |
| 1906—1910 | 148 442 | 9 883 | 18 710 | 8 549 | 269 976 |
| 1911 | 98 920 | 958 | 26 250 | - | 338 131 |
| 1912 | 130 591 | 977 | 10 583 | 7 290 | 297 486 |
| 1913 | 77 101 | 2 505 | 24 081 | 452 | 295 065 |

Riga in erster und Libau in zweiter Linie stellten seit jeher die bedeutendsten Importhäfen für Korkholz dar, während Odessa, wo gleichfalls große Korkenfabriken entstanden waren, den dritten Platz einnahm, ja in den Jahren 1911/1913 mit einem Import von 360 000 Pud jährlich sogar Libau hinter sich gelassen hatte. Es folgte an vierter Stelle St. Petersburg, dessen Korkholzbezug infolge der dort im Jahre 1903 stattgehabten Eröffnung einer für den staatlichen Branntweinverkauf arbeitenden großen Staats-Korkenfabrik sich wesentlich gesteigert hatte.

Der Wert der Rigaer Korkholzeinfuhr gliederte sich nach den einzelnen Bezugsländern folgendermaßen:

Tabelle 80.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Afrika | Portugal | Dänemark | Deutschland | Spanien | die übrigen Länder | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | 15 786 | 243 398 | .. | 705 | 3 109 | 5 871 | 268 869 |
| 1871—1875 | .. | 738 847 | 282 | 312 | 11 088 | 41 828 | 792 357 |
| 1876—1880 | 184 662 | 587 963 | 5 447 | 1 791 | 37 580 | 41 696 | 859 139 |
| 1881—1885 | 220 469 | 496 754 | 273 | 10 885 | 26 787 | 38 989 | 794 157 |
| 1886—1890 | 358 426 | 442 396 | 5 427 | 32 348 | 5 834 | 58 746 | 903 177 |
| 1891—1895 | 393 987 | 446 079 | 101 268 | 66 335 | 100 892 | 141 530 | 1 250 091 |
| 1896—1900 | 728 793 | 314 308 | 18 415 | 92 641 | 38 695 | 145 085 | 1 337 937 |
| 1901—1905 | 905 636 | 465 310 | 94 437 | 48 565 | 20 507 | 39 702 | 1 574 157 |
| 1906—1910 | 895 550 | 323 546 | 218 127 | 45 996 | 12 543 | 50 075 | 1 545 837 |
| 1911 | 839 416 | 222 036 | 343 460 | 13 462 | 36 052 | 71 928 | 1 526 354 |
| 1912 | 894 937 | 530 600 | 484 976 | 68 187 | — | 84 562 | 2 063 262 |
| 1913 | 730 172 | 619 632 | 495 879 | 93 180 | — | 11 338 | 1 950 201 |

Dieser Artikel wird demnach zum weit überwiegenden Teile unmittelbar aus den Produktionsländern bezogen, wobei Portugal, das bis zum Jahre 1895 als wichtigste Bezugsquelle anzusehen war, neuerdings von Afrika in den Hintergrund gedrängt worden ist. Auch über dänische Häfen, wo die Umladung erfolgt, hat Riga ganz ansehnliche Korkholzmengen erhalten. Spanien kam für den Bezug von rohem Korkholz schon seit einer Reihe von Jahren kaum mehr in Frage; es exportiert eben nunmehr hauptsächlich fertige Korken, Korkplatten usw.

## 13. Harz.

Rigas Harzimport (hauptsächlich Harpius) hat betragen:

Tabelle 81.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 20 737 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 158 777 | „ |
| 1876—1880 | „ | 360 308 | „ |
| 1881—1885 | „ | 414 473 | „ |
| 1886—1890 | „ | 402 005 | „ |
| 1891—1895 | „ | 235 027 | „ |
| 1896—1900 | „ | 237 027 | „ |
| 1901—1905 | „ | 293 417 | „ |
| 1906—1910 | „ | 309 401 | „ |
| 1911 | | 397 226 | „ |
| 1912 | | 472 455 | „ |
| 1913 | | 420 977 | „ |

Rigas Harzbezug hat in den Jahren 1911/1913 durchschnittlich 430 000 Pud umfaßt, ein Quantum, das nicht einmal in den besten früheren Jahren (1881/1885) erreicht worden ist. Die Importziffern der drei letzten Jahre vor dem Kriege dürften den Normalbedarf der Rigaer Industrie nicht unwesentlich überschritten haben, wobei speziell die Veranlassung zu den

starken Bezügen des Jahres 1913 trotz der zu Beginn dieses Jahres hierorts befindlichen ansehnlichen Läger in den damals stark gesunkenen Preisen für amerikanische Harze zu suchen ist. Eine durch Zusammenbruch eines großen Exporttrusts in Amerika herbeigeführte Katastrophe bedingte nämlich ein panikartiges Sinken der Preise bei übergroßen Vorräten. Die neuerdings nach Riga gelangten Harzmengen waren hauptsächlich für den Konsum Rigas und seines engeren Hinterlandes bestimmt; den Weiterversand ins Innere des Reiches verboten die für diesen Artikel erstellten hohen Eisenbahntarife fast völlig. Noch in den Jahren 1876 bis 1890 erstreckte sich Rigas Absatzgebiet für Harze im Innern Rußlands bis zur Wolga, aus welchem Riga aber durch die hohen Tarife sowie die Konkurrenz St. Petersburgs und Odessas fast gänzlich verdrängt worden ist.

Die anderen russischen Häfen bezogen folgende Harzmengen (Harpius, Gallipot und Brauerpech) aus dem Auslande:

Tabelle 82.

| Jahres-durchschnitte bzw. Jahre | Petersburg mit Kronstadt Pud | Reval mit Baltischport Pud | Libau Pud | Odessa Pud |
|---|---|---|---|---|
| 1896—1900 | 840 063 | 6 014 | 12 759 | 198 824 |
| 1901—1905 | 937 055 | 13 663 | 14 298 | 216 256 |
| 1906—1910 | 870 468 | 29 138 | 20 603 | 177 180 |
| 1911 | 916 080 | 37 569 | 42 493 | 200 732 |
| 1912 | 852 468 | 40 109 | 41 814 | 192 527 |
| 1913 | 1 144 622 | 25 885 | 59 831 | 203 964 |

St. Petersburg steht demnach mit 46% des gesamten russischen Harzimports, der sich in den Jahren 1911/1913 auf durchschnittlich ca. 2,1 Mill. Pud jährlich belief, an der Spitze aller Häfen, es folgen dann mit einer namhaften Einfuhr Riga (20% des russischen Gesamtimports) und Odessa (10%), während Libau und Reval nur in bescheidenem Maße an diesem Handelszweige Anteil nahmen. Die russische Industrie konsumiert demnach ganz ansehnliche ausländische Harzmengen, was sich daraus erklärt, daß Rußland kein Harz produziert und wegen Fehlens der geeigneten Koniferenarten auch nicht produzieren kann.

Der Wert des Rigaer Harzimports gliederte sich nach den Herkunftsländern wie folgt:

Tabelle 83.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Amerika Rbl. | Dänemark Rbl. | Holland Rbl. | Belgien Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 10 559 | — | — | 6 | 58 |
| 1871—1875 | 72 729 | 37 409 | — | 252 | 3 942 |
| 1876—1880 | 78 154 | 240 780 | — | 790 | 1 428 |
| 1881—1885 | 53 899 | 318 983 | — | — | 8 842 |
| 1886—1890 | 24 334 | 290 592 | 1 011 | — | 3 375 |
| 1891—1895 | 49 058 | 231 484 | 293 | — | 4 707 |
| 1896—1900 | 65 533 | 245 169 | 1 173 | 2 274 | 8 068 |
| 1901—1905 | 312 302 | 281 634 | 14 100 | 1 016 | 13 906 |
| 1906—1910 | 546 774 | 226 677 | 40 687 | 46 947 | 23 332 |
| 1911 | 503 447 | 522 068 | 69 180 | 47 845 | 121 067 |
| 1912 | 945 371 | 494 397 | 66 805 | 2 019 | 9 981 |
| 1913 | 540 666 | 495 410 | 32 021 | 291 | — |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Frankreich Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 18 718 | — | — | 29 341 |
| 1871—1875 | 48 598 | 43 638 | — | 206 568 |
| 1876—1880 | 51 698 | 46 640 | — | 419 490 |
| 1881—1885 | 80 658 | 33 108 | — | 495 490 |
| 1886—1890 | 77 536 | 285 | — | 397 133 |
| 1891—1895 | 28 679 | 730 | — | 314 951 |
| 1896—1900 | 23 753 | 2 486 | 20 877 | 369 333 |
| 1901—1905 | 20 743 | 13 760 | 1 241 | 658 702 |
| 1906—1910 | 34 533 | 8 718 | 4 | 927 672 |
| 1911 | — | 42 568 | — | 1 306 175 |
| 1912 | 31 253 | 19 396 | — | 1 569 222 |
| 1913 | — | 12 077 | — | 1 080 465 |

Unter den vorstehend aufgeführten Ländern sind nur Amerika und Frankreich als Harzproduzenten anzusehen, während allen anderen bloß eine Vermittlerrolle im Handel mit dieser Ware zuzuschreiben ist, wobei Deutschland eine große Bedeutung erlangt hat. Französische Harze gelangten nur in sehr beschränktem Maße nach Riga, da Frankreichs Konsum fast die ganze Ausbeute im Lande absorbierte, so daß für den Export nur ein geringer Überschuß disponibel war, der seiner hohen Preise wegen in Rußland wenig Abnehmer fand. Riga bezog fast ausschließlich die zwar billigeren, dabei aber qualitativ schlechteren amerikanischen Harze.

## 14. Künstliche Düngmittel.

Rigas Import von künstlichen Düngmitteln und Rohphosphaten hat betragen:

Tabelle 84.

| | Künstliche Düngmittel | | Rohphosphate |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 30 360 Pud | |
| 1871—1875 | „ | 169 108 „ | |
| 1876—1880 | „ | 460 708 „ | |
| 1881—1885 | „ | 1 011 529 „ | |
| 1886—1890 | „ | 910 747 „ | — |
| 1891—1895 | „ | 1 130 421 „ | 110 302 Pud |
| 1896—1900 | „ | 1 267 023 „ | 516 538 „ |
| 1901—1905 | „ | 2 260 522 „ | 519 771 „ |
| 1906—1910 | „ | 3 913 980 „ | 540 611 „ |
| 1911 | | 6 060 893 „ | 821 192 „ |
| 1912 | | 7 749 104 „ | 454 910 „ |
| 1913 | | 7 620 535 „ | 756 908 „ |

Der Import künstlicher Düngmittel nach Riga hat demnach stetig an Umfang gewonnen und in den beiden letzten Jahren 1912 und 1913 seinen Höhepunkt erreicht. Die Nachfrage nach Düngstoffen verstärkte sich eben von Jahr zu Jahr, was dadurch bedingt war, daß ihre Verwendung in der Landwirtschaft immer weitere Verbreitung fand. Da nun die inländische Fabrikation mit der Steigerung der Nachfrage nicht Schritt zu halten vermochte, mußte der Bezug aus dem Auslande naturgemäß wachsen. Von den nach Riga gelangten einzelnen Düngmittelarten sind als wichtigste Superphosphate und Thomasphosphate sowie in zweiter Linie Kainit, Kalidüngsalz und Chilisalpeter zu nennen.

Auch die Einfuhr von Rohphosphaten, die erst zu Beginn der 90er Jahre mit der Begründung einer Superphosphatfabrik am hiesigen Platze begonnen hatte, ist erheblich gestiegen.

Die baltischen Häfen waren an der russischen Gesamteinfuhr von Düngmitteln folgendermaßen beteiligt:

Tabelle 85.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Riga mit % | Libau mit % | Reval mit % |
|---|---|---|---|
| 1896—1900 | 25,0 | 18,1 | 3,7 |
| 1901—1905 | 32,1 | 15,1 | 5,0 |
| 1906—1910 | 29,8 | 14,9 | 5,0 |
| 1911 | 23,0 | 16,4 | 4,6 |
| 1912 | 22,5 | 19,5 | 3,3 |
| 1913 | 22,3 | 15,9 | 3,6 |

Riga nahm den ersten und Libau den zweiten Platz unter den Einfuhrhäfen des Reiches ein und zwar stand Riga im speziellen hinsichtlich des Imports von Superphosphaten, Thomasphosphaten und Kainit an der Spitze, während es beim Chilisalpeterimport von Libau

übertroffen wurde. Im Jahre 1913 entfielen vom russischen Gesamtimport: an Superphosphaten auf Riga 31,8% gegen 54,6% auf alle baltischen Häfen zusammen, an Thomasphosphaten auf Riga 24, 3% gegen 45,4% und an Kainit auf Riga 10,4% gegen 26,9%. Beim Import Libaus und Revals spielen Super- und Thomasphosphate die wichtigste Rolle. —

Rußlands gesamter Düngemittelimport belief sich in den Jahren 1912 und 1913 auf über 34 Mill. Pud, was etwa drei Viertel des Bedarfs ausmacht, so daß also nur ein Viertel im Lande selbst hergestellt wurde. Der Bezug ausländischer Düngmittel nach Rußland ist zwar seit Beginn des Jahrhunderts, wo er nur 7 Mill. Pud bei noch geringerer Eigenerzeugung betrug, merklich gestiegen, doch hat der Verbrauch von Kunstdünger nur in einigen Teilen des Reiches zugenommen, so namentlich in den Ostseeprovinzen, ferner in Südrußland, wo die Zuckerindustrie für ihre Rübenfelder große Mengen verbrauchte, sowie endlich in Polen, wo die Großgrundbesitzer ziemlich allgemein Kunstdünger anwenden. Die Berechnung des Verbrauchs von künstlichem Dünger im ganzen Reich pro Flächeneinheit ergibt dagegen sehr bescheidene Ziffern. Der Entwicklung des Verbrauchs stand nämlich eine Reihe von Hindernissen im Wege, so namentlich: die geringe Bekanntschaft mit der Düngwirkung der Mineralien, die durch die Zoll- und die Eisenbahntarifbestimmungen verursachten Schwierigkeiten, sowie die mangelhafte Erforschung der natürlichen Reichtümer Rußlands an mineralischen Düngmitteln und deren Aufschließbarkeit. Außerordentlich hemmend wirkte der hohe Zoll für Schwefelsäure, da dieser Zoll die völlige Abhängigkeit der russischen Düngmittelindustrie von der verhältnismäßig noch recht schwach entwickelten russischen chemischen Industrie bedingte. Dabei hätte doch Rußland im Hinblick auf seine großen natürlichen Reichtümer an Phosphoriten die Herstellung von phosphorsäurehaltigen Düngmitteln in großem Maßstabe betreiben können.

Der Wert des Rigaschen Imports von künstlichen Düngmitteln (einschl. Rohphosphate) verteilte sich auf die einzelnen Bezugsländer wie in der folgenden Tabelle 86 angegeben.

Das Hauptbezugsland Deutschland, von wo auch die über Holland bezogenen Mengen stammten, versorgte Riga ausschließlich mit Kainit und Kalidüngsalz, ebenso erhielt Riga seinen Chilisalpeter durch Vermittlung Deutschlands, während die Superphosphate zu fast gleichen Teilen aus Deutschland und Schweden stammten und für Thomasphosphate neben Deutschland und Belgien auch noch Großbritannien in Betracht kam. Die Rohphosphate kamen aus Nordafrika, während doch in Rußland selbst sich reiche Phosphoritlager befinden, die jedoch für ihre Produkte wegen der hohen Eisenbahnfracht, die aus Podolien nach Riga

Tabelle 86.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Holland Rbl. | Belgien Rbl. | Schweden Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 2 021 | — | — | — |
| 1871—1875 | 14 681 | 2 | 387 | 2 441 |
| 1876—1880 | 34 229 | | 62 | 5 237 |
| 1881—1885 | 37 188 | — | 381 | 315 |
| 1886—1890 | 32 745 | 13 626 | 17 343 | 4 065 |
| 1891—1895 | 69 738 | 25 168 | 80 491 | 3 |
| 1896—1900 | 197 737 | 15 373 | 120 909 | — |
| 1901—1905 | 330 561 | 35 811 | 216 366 | — |
| 1906—1910 | 748 607 | 96 924 | 386 285 | 82 458 |
| 1911 | 1 061 833 | 522 988 | 480 723 | 474 989 |
| 1912 | 1 662 192 | 529 804 | 682 460 | 825 851 |
| 1913 | 1 680 647 | 1 052 854 | 581 830 | 436 886 |

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Afrika Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 22 271 | — | 26 | 24 318 |
| 1871—1875 | 163 781 | — | — | 181 292 |
| 1876—1880 | 493 586 | — | 1 645 | 534 759 |
| 1881—1885 | 1 005 562 | — | 16 760 | 1 060 206 |
| 1886—1890 | 555 097 | — | 7 565 | 630 441 |
| 1891—1895 | 479 926 | - | 62 216 | 717 542 |
| 1896—1900 | 379 897 | 36 257 | 39 639 | 789 812 |
| 1901—1905 | 545 489 | 84 192 | 23 692 | 1 236 111 |
| 1906—1910 | 491 110 | 140 162 | 11 239 | 1 956 785 |
| 1911 | 390 488 | 164 238 | 45 844 | 3 141 103 |
| 1912 | 301 258 | 84 876 | 64 527 | 4 150 968 |
| 1913 | 309 205 | 174 089 | 25 355 | 4 260 866 |

etwa 10 Kop. pro Pud ausmachte, in Riga, wo sich der Preis des afrikanischen Produkts auf 23 Kop. pro Pud stellte, keinen Absatz finden konnten.

## 15. Rohgummi.

Rigas Import von Rohgummi hat betragen:

Tabelle 87.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 922 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 1 897 | „ |
| 1876—1880 | „ | 3 627 | „ |
| 1881—1885 | „ | 3 558 | „ |
| 1886—1890 | „ | 6 314 | „ |
| 1891—1895 | „ | 37 949 | „ |
| 1896—1900 | „ | 81 555 | „ |
| 1901—1905 | „ | 115 384 | „ |
| 1906—1910 | „ | 170 136 | „ |
| 1911 | | 199 903 | „ |
| 1912 | | 226 241 | „ |
| 1913 | | 387 334 | „ |

Rigas Rohgummiimport hat mit der fortschreitenden Entwicklung der Rigaer Gummiindustrie einen stetigen Aufschwung erfahren, so daß im Jahre 1913 rund 50% des russischen Gummiimports auf Riga entfielen gegen 40% im Vorjahre. Der kleinere Teil des importierten Quantums wurde weiter ins Reichsinnere versandt, während der größere hierorts verarbeitet wurde. Die vor dem Kriege in Riga blühenden 3 Gummifabriken zur Herstellung von Gummischuhen und Autoreifen sowie auch von Linoleum und Treibriemen beschäftigten 15 300 Arbeiter und erzielten einen Gesamtumsatz von 125 Mill. M. Auch St. Petersburg, dessen Gummiindustrie noch bedeutender war, bezog große Rohgummimengen, so im Jahre 1913 — 202 000 Pud gegen 174 000 im Jahre 1912. Auch Revals Bezüge waren umfangreich und zwar 187 000 Pud im Jahre 1913 gegen 140 000 Pud im Jahre 1912, doch wurde, da Reval keine Gummiindustrie besaß, das ganze Quantum auf den Eisenbahnen für den Bedarf im Innern Rußlands (Moskau) weiterversandt. Diese drei Ostseehäfen waren am russischen Gesamtimport, der im Jahre 1913 — 777 000 Pud und im Vorjahre 570 000 Pud betrug, mit 95% bzw. fast 100% beteiligt.

Der Wert des Rigaer Imports von Rohgummi gliederte sich nach den einzelnen Bezugsländern folgendermaßen:

Tabelle 88.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Dänemark Rbl. | Deutschland Rbl. | Belgien Rbl. | Holland Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 17 137 | 13 | 9 290 | 156 | — | 2 209 | 28 805 |
| 1871—1875 | 39 710 | — | 11 065 | 802 | 4 755 | 6 158 | 62 490 |
| 1876—1880 | 35 280 | — | 10 147 | 7 779 | 762 | 2 900 | 56 868 |
| 1881—1885 | 36 918 | — | 15 447 | 210 | 48 | 748 | 53 371 |
| 1886—1890 | 122 304 | 1 224 | 41 017 | 6 969 | — | 325 | 171 839 |
| 1891—1895 | 446 532 | 15 961 | 156 871 | 101 645 | — | 12 785 | 733 794 |
| 1896—1900 | 2 657 871 | 126 582 | 645 577 | 339 938 | 10 158 | 15 700 | 3795 826 |
| 1901—1905 | 4 265 976 | 480 002 | 1 956 602 | 189 900 | 45 209 | 6 687 | 6 944 376 |
| 1906—1910 | 5 922 636 | 1 366 092 | 4 252 219 | 924 475 | 239 562 | 499 | 12 705 483 |
| 1911 | 8 495 197 | 593 852 | 4 497 648 | 2 164 228 | 1 118 770 | 122 060 | 16 991 755 |
| 1912 | 7 084 910 | 1 746 990 | 4 676 630 | 1 204 805 | 1 010 555 | 113 015 | 15 836 905 |
| 1913 | 12 782 516 | 2 666 200 | 2 425 796 | 1 814 167 | 1 456 837 | 2 948 | 21 148 464 |

Wie wir sehen, bezog Riga seinen Bedarf an Rohgummi nicht aus den Produktionsländern dieser Ware, sondern durch Vermittlung westeuropäischer Länder, in erster Linie Großbritanniens, während Deutschland, Dänemark, Belgien und Holland eine bescheidenere Rolle spielten.

## 16. Schwefel.

Rigas Schwefelimport hat betragen:

Tabelle 89.

| | | |
|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 3 148 Pud |
| 1871—1875 | „ | 5 148 „ |
| 1876—1880 | „ | 28 703 „ |
| 1881—1885 | „ | 50 239 „ |
| 1886—1890 | „ | 103 564 „ |
| 1891—1895 | „ | 131 123 „ |
| 1896—1900 | „ | 137 114 „ |
| 1901—1905 | „ | 140 704 „ |
| 1906—1910 | „ | 226 306 „ |
| 1911 | | 219 673 „ |
| 1912 | | 285 758 „ |
| 1913 | | 254 678 „ |

Der Import von Schwefel hat in erster Linie dank der Entwicklung der Rigaer chemischen Industrie stetig an Umfang gewonnen, doch hat hierzu auch noch der Umstand beigetragen, daß andere Märkte Rußlands, die hauptsächlich durch Petersburg versorgt wurden, bei Eintritt frühen Navigationsschlusses oder späterer Eröffnung der Schiffahrt in St. Petersburg ihren Bedarf über Riga bezogen. Trotzdem war der Schwefelimport St. Petersburgs noch immer umfangreicher als derjenige Rigas, und zwar belief er sich im Jahre 1913 auf 393 000 Pud gegen 381 000 Pud im Jahre 1912. Revals und Libaus Schwefelbezüge waren belanglos (1913: 21 000 bzw. 20 000 Pud).

Der Anteil aller Ostseehäfen am Gesamtimport Rußlands (1913 — 1 319 000 Pud gegen 1 244 891 Pud im Jahre 1912) machte im Jahre 1913 — 52% aus, wovon auf Riga 19% und auf St. Petersburg 30% entfielen.

Außer Rohschwefel bezog Rigas bedeutende Industrie noch umfangreiche Mengen Schwefelkies, die in den Jahren 1906/1910 durchschnittlich 1,1 Mill. Pud und in den Jahren 1911/1913 fast 1½ Mill. Pud betrugen. Die anderen Ostseehäfen waren hier von untergeordneter Bedeutung; so bezogen an Schwefelkies im Jahre 1913: Reval 290 000 und St. Petersburg nur 180 000 Pud.

Der Wert des Rigaer Schwefelimports verteilte sich auf die einzelnen Bezugsquellen wie in der folgenden Tabelle 90 angegeben.

Riga hat demnach seinen Bedarf an Schwefel seit jeher unmittelbar aus Sizilien bezogen, so daß allen anderen aufgeführten Ländern nur eine untergeordnete Vermittlerrolle zugeschrieben werden kann.

Tabelle 90.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Italien | Deutschland | Dänemark | Belgien | Großbritannien | die übrigen Länder | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | — | 1 999 | — | 1 359 | — | 1 486 | 4 844 |
| 1871—1875 | 667 | 716 | — | 4 782 | — | 900 | 7 065 |
| 1876—1880 | 16 441 | 11 575 | — | 18 599 | 24 | 5 024 | 51 663 |
| 1881—1885 | 52 092 | 2 724 | 21 | 11 763 | 2 186 | 8 435 | 77 221 |
| 1886—1890 | 35 612 | 4 604 | 40 632 | 386 | 12 797 | — | 94 031 |
| 1891—1895 | 48 848 | 5 476 | 28 178 | 8 773 | 33 886 | 793 | 125 954 |
| 1896—1900 | 38 575 | 12 720 | 10 212 | 889 | 44 394 | 15 769 | 122 559 |
| 1901—1905 | 49 456 | 37 665 | 3 223 | 5 | 17 347 | 19 469 | 127 165 |
| 1906—1910 | 152 195 | 19 288 | 27 501 | 2 362 | 25 177 | 6 277 | 232 800 |
| 1911 | 185 292 | 12 414 | — | — | — | — | 197 706 |
| 1912 | 264 164 | 7 306 | — | — | — | — | 271 470 |
| 1913 | 222 233 | 18 976 | 435 | — | — | 300 | 241 944 |

## 17. Kopra.

Rigas Kopraimport hat betragen:

Tabelle 91.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1876—1880 | durchschnittl. | 1 302 | Pud |
| 1881—1885 | „ | 80 977 | „ |
| 1886—1890 | „ | 199 499 | „ |
| 1891—1895 | „ | 164 793 | „ |
| 1896—1900 | „ | 148 068 | „ |
| 1901—1905 | „ | 362 576 | „ |
| 1906—1910 | „ | 766 585 | „ |
| 1911 | | 700 897 | „ |
| 1912 | | 834 278 | „ |
| 1913 | | 752 177 | „ |

Mit der Ausdehnung der Rigaer Ölmühlenindustrie ist auch der Import von Kopra erheblich gewachsen, doch stand Riga hinter Libau, das im Jahre 1913 über eine Million Pud bezogen hat, sowie neuerdings auch hinter St. Petersburg (1913: 800 000 Pud) zurück. Recht bescheiden war demgegenüber Revals Kopraimport (1913: 220 000 Pud).

Am russischen Gesamtimport, der sich im Jahre 1913 auf über 4 Mill. Pud bezifferte, waren die Ostseehäfen mit 67% beteiligt, wovon auf Riga 18% und auf Libau 24% entfielen.

Riga bezog seinen Bedarf an Kopra nicht direkt aus den überseeischen Produktionsländern, sondern vornehmlich über Deutschland sowie in zweiter Linie über Großbritannien.

Der Wert des Rigaer Imports von Kopra gliederte sich nämlich nach den Herkunftsgebieten folgendermaßen:

Tabelle 92.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1876—1880 | — | 3 777 | — | 3 777 |
| 1881—1885 | 5 597 | 210 769 | 25 301 | 241 667 |
| 1886—1890 | 126 092 | 396 722 | 75 684 | 598 498 |
| 1891—1895 | 149 956 | 312 261 | 16 938 | 479 155 |
| 1896—1900 | 203 089 | 124 876 | 29 534 | 357 499 |
| 1901—1905 | 895 735 | 45 094 | 158 419 | 1 099 248 |
| 1906—1910 | 1 908 718 | 517 806 | 355 324 | 2 781 848 |
| 1911 | 1 978 301 | 755 372 | 175 051 | 2 908 724 |
| 1912 | 2 585 517 | 790 342 | 211 536 | 3 587 395 |
| 1913 | 3 192 110 | 579 523 | 64 470 | 3 836 103 |

## 18. Jute.

Rigas Juteimport hat betragen:

Tabelle 93.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1886—1890 | durchschnittl. | 6 106 | Pud |
| 1891—1895 | „ | 8 845 | „ |
| 1896—1900 | „ | 125 784 | „ |
| 1901—1905 | „ | 327 972 | „ |
| 1906—1910 | „ | 401 264 | „ |
| 1911 | | 509 919 | „ |
| 1912 | | 493 617 | „ |
| 1913 | | 325 173 | „ |

Rigas Einfuhr von roher Jute ist mit der Zunahme des Beschäftigungsgrades der örtlichen Jutefabriken stark gewachsen, wenn auch in den einzelnen Jahren mitunter recht erhebliche Schwankungen in den importierten Quantitäten zutage getreten sind.

An der Gesamteinfuhr Rußlands, die im Jahre 1913 — 2,7 Mill. Pud gegen rund 3 Mill. Pud im Jahre 1912 betrug, war Riga mit 12% bzw. 17% beteiligt.

Von den anderen Ostseehäfen kamen nur noch St. Petersburg (1913: 204 000 Pud) und Reval (1913: 76 000 Pud) in Betracht.

Der Wert des Rigaer Juteimports verteilte sich auf die einzelnen Herkunftsländer wie nachstehend:

Tabelle 94.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland Rbl. | Großbritannien Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|
| 1886—1890 | 241 | 16 927 | 27 | 17 195 |
| 1891—1895 | 867 | 19 827 | 5 840 | 26 534 |
| 1896—1900 | 407 243 | 75 000 | 13 919 | 496 162 |
| 1901—1905 | 915 655 | 219 434 | 200 | 1 135 289 |
| 1906—1910 | 1 278 458 | 403 588 | — | 1 682 046 |
| 1911 | 2 032 452 | 262 186 | — | 2 294 638 |
| 1912 | 1 983 132 | 386 229 | — | 2 369 361 |
| 1913 | 1 550 098 | 417 202 | — | 1 967 300 |

Deutschland spielte im Handel mit diesem überseeischen Produkt die Hauptvermittlerrolle, während Großbritannien hier weit in den Hintergrund trat.

## 19. Tonerde.

Rigas Import von Tonerde hat betragen:

Tabelle 95.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 130 446 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 275 988 | „ |
| 1876—1880 | „ | 367 878 | „ |
| 1881—1885 | „ | 481 392 | „ |
| 1886—1890 | „ | 618 285 | „ |
| 1891—1895 | „ | 939 715 | „ |
| 1896—1900 | „ | 1 435 182 | „ |
| 1901—1905 | „ | 1 426 761 | „ |
| 1906—1910 | „ | 1 684 235 | „ |
| 1911 | | 2 262 613 | „ |
| 1912 | | 2 547 332 | „ |
| 1913 | | 2 059 218 | „ |

Der Bedarf an schwefelsaurer Tonerde seitens der Rigaer Industrie hat seit dem Jahre 1866 eine starke Steigerung erfahren, die in den Importziffern zum Ausdruck gelangt. Unter den baltischen Häfen kam für den Import dieses Produkts eigentlich nur Riga in Frage, da die über die anderen Plätze eingeführten Mengen Tonerde verschwindend geringfügig waren. Riga bezog im Jahre 1913 ca. 35% der russischen Gesamteinfuhr, die fast 6 Mill. Pud umfaßte.

Der Wert des Rigaer Imports von Tonerde verteilte sich auf die einzelnen Herkunftsgebiete wie folgt:

Tabelle 96.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien Rbl. | Deutschland Rbl. | Holland Rbl. | Schweden Rbl. | die übrigen Länder Rbl. | Zusammen Rbl. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1866—1870 | 7 117 | 7 446 | 11 595 | | 3 307 | 29 465 |
| 1871—1875 | 14 521 | 3 760 | 49 903 | 86 | 1 715 | 69 985 |
| 1876—1880 | 31 656 | 10 010 | 24 392 | 1 122 | 6 395 | 73 575 |
| 1881—1885 | 49 064 | 40 935 | 36 467 | 3 525 | 4 721 | 134 712 |
| 1886—1890 | 62 505 | 64 323 | 42 121 | 7 175 | 9 222 | 185 346 |
| 1891—1895 | 96 183 | 137 630 | 86 034 | 42 148 | 23 367 | 385 362 |
| 1896—1900 | 108 384 | 135 504 | 76 237 | 58 924 | 16 098 | 395 147 |
| 1901—1905 | 111 348 | 58 117 | 46 530 | 36 743 | 7 264 | 260 002 |
| 1906—1910 | 232 208 | 68 826 | 90 914 | 73 178 | 25 520 | 490 646 |
| 1911 | 346 938 | 97 674 | 101 493 | 99 188 | 33 491 | 678 784 |
| 1912 | 313 863 | 186 143 | 132 873 | 83 265 | 48 055 | 764 199 |
| 1913 | 274 262 | 134 027 | 114 126 | 86 454 | 8 896 | 617 765 |

Großbritannien nahm hier den ersten Platz ein, worauf gemäß ihrer Bedeutung Deutschland, Holland und Schweden folgen.

## 20. Rohe Kreide.

Rigas Kreideimport hat betragen:

Tabelle 97.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 59 963 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 375 600 | „ |
| 1876—1880 | „ | 1 286 122 | „ |
| 1881—1885 | „ | 1 418 811 | „ |
| 1886—1890 | „ | 1 939 513 | „ |
| 1891—1895 | „ | 2 312 968 | „ |
| 1896—1900 | „ | 3 830 267 | „ |
| 1901—1905 | „ | 3 460 361 | „ |
| 1906—1910 | „ | 3 731 322 | „ |
| 1911 | | 5 443 636 | „ |
| 1912 | | 8 178 441 | „ |
| 1913 | | 6 737 099 | „ |

Rigas Einfuhr von roher Kreide aus dem Auslande ist demnach stark gewachsen, was mit dem steigenden Bedarf der Rigaer Industrie im Zusammenhang stand. Riga war eben auf den Bezug ausländischer Kreide angewiesen, weil sich das inländische Produkt wegen der teuren Eisenbahnfracht so hoch im Preise stellte, daß sich der Bezug aus dem Inlande von selbst verbot. Die Eisenbahnfracht allein von den 1200 Werst von Riga entfernten, im Gouv. Kursk belegenen unerschöpflichen Kreidelagern in der Umgebung Belgorods betrug nämlich 12,47 Kop. pro Pud, während sich der Preis für die auf dem Seewege nach Riga gelangte rohe Kreide auf nur 5 Kop. pro Pud stellte.

Der Wert des Rigaer Kreideimports verteilte sich auf die einzelnen Herkunftsgebiete wie folgt:

Tabelle 98.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Großbritannien | Dänemark | Frankreich | die übrigen Länder | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. | Rbl. |
| 1866—1870 | 2 601 | — | 603 | 120 | 3 324 |
| 1871—1875 | 163 771 | 820 | 555 | 1 544 | 166 690 |
| 1876—1880 | 527 687 | 1 245 | 28 616 | 645 | 558 193 |
| 1881—1885 | 228 255 | 5 304 | 47 965 | 15 680 | 297 204 |
| 1886—1890 | 148 126 | 24 446 | 21 096 | 283 | 193 951 |
| 1891—1895 | 192 612 | 98 248 | 22 106 | 1 221 | 314 187 |
| 1896—1900 | 77 431 | 90 328 | 13 257 | 4 252 | 185 268 |
| 1901—1905 | 15 148 | 170 800 | 9 271 | 12 402 | 207 621 |
| 1906—1910 | 36 640 | 103 227 | 4 363 | 1 922 | 146 152 |
| 1911 | 90 006 | 111 092 | 3 010 | 28 | 204 136 |
| 1912 | 185 679 | 180 786 | — | 1 565 | 368 030 |
| 1913 | 155 464 | 146 040 | 1 457 | 208 | 303 169 |

Großbritannien und Dänemark sowie in dritter Linie Frankreich haben demnach die Rigaer Industrie mit roher Kreide versorgt.

Außer den oben eingehend behandelten wichtigsten Rigaer Importwaren sind in Berücksichtigung des hohen Wertes, den sie repräsentieren, noch zahlreiche andere Waren zu nennen, von denen im Jahre 1913 eingeführt wurden: Apfelsinen für 1½ Mill. Rbl.; Zitronen (½ Mill.); getrocknete Früchte (½ Mill.); Gewürze (½ Mill.); Schmalz (2½ Mill.); Kognak, Liköre, Arak, Punsch, Rum und Whisky (½ Mill.); Anilinfarben (½ Mill.); Baumwollengarn (1½ Mill.); Wollengarn (2½ Mill.); Häute und Felle, gesalzene und getrocknete (5 Mill.); Leder (2 Mill.); Silber (2 Mill.); Kupfer (½ Mill.); Zink (1 Mill.); Zinn (3 Mill.); Seide, rohe und Seidenabfall (¾ Mill.); Steinkohlenteer (½ Mill.); rohe Wolle (3 Mill.); Automobile und Zubehör (¾ Mill.); Baumwollfabrikate (¾ Mill.); Bindegarn (Spagat) (½ Mill.); Bücher und Drucksachen (½ Mill.); elektrische Apparate und Zubehör (3½ Mill.); Gummiwaren (1 Mill.); musikalische Instrumente (1½ Mill.); Eisenwaren (1 Mill.); Kupfer- und Messingwaren (½ Mill.); Riemen, verschiedene (¾ Mill.); Velozipede (½ Mill.); Wollenfabrikate (¾ Mill.).

### E. Rigas Import aus dem Auslande auf den Eisenbahnen.

Es wurden aus dem Auslande nach Riga auf den Eisenbahnen bezogen:

Tabelle 99.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866—1870 | durchschnittl. | 104 912 | Pud |
| 1871—1875 | „ | 74 244 | „ |
| 1876—1880 | „ | 38 184 | „ |
| 1881—1885 | „ | 59 968 | „ |
| 1886—1890 | „ | 74 707 | „ |
| 1891—1895 | „ | 19 587 | „ |
| 1896—1900 | „ | 59 640 | „ |
| 1901—1905 | „ | 44 388 | „ |
| 1906—1910 | „ | 40 847 | „ |
| 1911 | | 92 809 | „ |
| 1912 | | 105 329 | „ |
| 1913 | | 90 823 | „ |

Rigas Bezug ausländischer Waren auf den Eisenbahnen bewegte sich in sehr bescheidenen Grenzen, was auf die namentlich bei den weiten Entfernungen ungemein teuren Bahnfrachten zurückzuführen ist. Zudem ist Riga eben dank seiner geographischen Lage auf den Handel zur See mit seinen billigen Frachtsätzen angewiesen. Unter den im Jahre 1913 auf den Eisenbahnen nach Riga gebrachten ausländischen Waren sind nur folgende erwähnenswert: industrielle und landwirtschaftliche Maschinen 49 700 Pud, Eisen-, Gußeisen- und Stahlfabrikate 17 600 Pud, Leder, Häute und Felle 3 500 Pud, Manufakturwaren 2 800 Pud, Glas und Glaswaren 2100 Pud. Es handelt sich hier also zwar um sehr beschränkte Quantitäten, jedoch um Waren von hohem Wert.

Unter den Herkunftsländern der aus dem Auslande auf den Eisenbahnen nach Riga gelangten Waren hatte unser nächster Nachbar Deutschland die größte Bedeutung erlangt.

Rigas Einfuhr auf den Eisenbahnen gliederte sich nämlich nach den Herkunftsländern folgendermaßen:

Tabelle 100.

| Jahresdurchschnitte bzw. Jahre | Deutschland | Österreich | Frankreich, Belgien, Holland, Schweiz, Italien, Rumänien | ohne Angabe des Herkunftslandes | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud |
| 1866—1870 | 74 912 | 17 342 | 510 | 12 148 | 104 912 |
| 1871—1875 | 62 521 | 11 074 | 649 | — | 74 244 |
| 1876—1880 | 19 799 | 10 398 | 256 | 7 731 | 38 184 |
| 1881—1885 | 17 435 | 25 571 | 524 | 16 438 | 59 968 |
| 1886—1890 | 20 086 | 37 441 | 1 184 | 15 996 | 74 707 |
| 1891—1895 | 7 484 | 2 828 | 231 | 9 044 | 19 587 |
| 1896—1900 | 40 939 | 11 995 | 305 | 6 401 | 59 640 |
| 1901—1905 | 35 667 | 4 918 | 557 | 3 246 | 44 388 |
| 1906—1910 | 31 275 | 6 976 | 2 596 | — | 40 847 |
| 1911 | 87 165 | 4 345 | 1 299 | — | 92 809 |
| 1912 | 102 685 | 2 115 | 529 | — | 105 329 |
| 1913 | 88 444 | 1 285 | 1 094 | — | 90 823 |

# II. Rigas Warenverkehr mit dem Inlande.

## A. Die Zufuhr aus dem Inlande auf den Eisenbahnen.

Während, wie wir gesehen haben, beim Warenaustausch Rigas mit dem Auslande der Seeweg fast einzig und allein in Betracht kam, nahmen beim Warenverkehr Rigas mit dem Inlande seit mehr als 40 Jahren die Schienenstraßen eine dominierende Stellung ein. Als Zufuhrwege spielten dann in zweiter Linie die Düna, die See, sowie endlich die kurländische und livländische Aa eine Rolle, während sich die Abfuhr ins Inland außer auf den Eisenbahnen nur noch auf dem Seewege sowie auf der kurländischen Aa vollzog. Der seit jeher sehr bescheidene Warenversand auf der Düna hat seit dem Jahre 1908 ganz aufgehört und auf der livländischen Aa hat eine Bergfahrt zu Handelszwecken überhaupt nicht stattgefunden.

Die Gesamtzufuhr sowie die Zufuhr der wichtigsten Waren auf den Eisenbahnen nach Riga gestaltete sich seit dem Jahre 1866, wie in der auf Seite 96 u. 97 abgedruckten Tabelle 101 angegeben.

Die Zufuhrziffern zeigen eine ausgesprochene steigende Tendenz, wobei der Höhepunkt im Jahre 1913 erreicht worden ist. Ganz enorm ist die Zunahme seit 1866—1870, wo die zugeführten Warenmengen nur 7⅓ Mill. Pud umfaßten gegen 133 Mill. Pud im Jahre 1913, was eine Steigerung um mehr als das 18fache bedeutet. Der Grund für diese fortschrittliche, häufig sprunghafte Bewegung liegt in dem Umstand, daß dem Rigaer Hafen während der ganzen Zeitperiode fortlaufend immer wieder neue wichtige Verkehrsadern, die uns mit dem sich stetig weiter verzweigenden russischen Bahnnetz in Verbindung setzten, erstanden sind. So hat namentlich der Bau folgender Schienenwege zu der außerordentlich lebhaften Gestaltung der Rigaer Zufuhrtätigkeit beigetragen: Riga-Zarizyn, Riga-Pleskau, Moskau-Windau-Rybinsk, und Baltische Bahn. —

In der Bedeutung der einzelnen wichtigsten Schienenwege für die Zufuhr nach Riga hat sich im Laufe der letzten 25 Jahre eine Wandlung vollzogen. Während nämlich um 1890 in erster Linie die Riga-Oreler Bahn (20% der Totalzufuhr) sowie die Südostbahnen (18%) und in zweiter Reihe die Bahnen Riga-Mitau-Murawjewo, Rjäsan-Uralsk, Riga-Pskow und Baltische Bahn standen, traten im Jahre 1913 vor allem die Moskau-Windau-Rybinsker Bahn (18% der Gesamtzufuhr) sowie die Riga-Pskow und Baltische Bahn (10%) hervor; auf diese folgten dann

gemäß dem Umfang der auf ihnen zugeführten Warenmengen: die Nikolaibahn, die Riga-Oreler, Rjäsan-Uralsker, Libau-Romnyer, Jekaterinen-, Samara-Slatouster Bahn, die Nordbahnen, Südostbahnen, die Petersburg-Warschauer, Moskau-Brester, Moskau-Kiew-Woronesher, die Sibirische Bahn, die Südbahnen, die Taschkenter, die Riga-Mitau-Murawjewo-Bahn usw. usw.

Was nun die Zufuhr der wesentlichsten Artikel anbelangt, die den Gegenstand des Rigaer Exporthandels ins Ausland bilden, so zeigt sie bei Betrachtung der seit dem Jahre 1866 verflossenen Zeitperiode für folgende Waren einen sehr starken Aufstieg: Holzbaumaterial (Bretter und Planken), Stangen und Grubenhölzer, Eier, Flachs, Häute, Felle, Mineralöl, Oelsaaten, Ölkuchen, Wild, Geflügel und Weizen, wenn auch bei letzterem Artikel große Schwankungen zu vermerken waren. Einen Rückgang weisen dagegen die Zufuhren von Hafer und Roggen auf, während die Ankünfte von Gerste und Hanf sich etwa in den früheren Grenzen gehalten haben, doch sind bei den Artikeln Hanf und Roggen mitunter wesentliche Schwankungen zu konstatieren. Die Butterzufuhr, die sich in den Jahren 1901 bis 1905 bedeutend gehoben hatte, hat dann in der Folge nicht unerheblich abgenommen. Ferner ist die Zufuhr folgender Hauptartikel, die für den Bedarf in Riga selbst bestimmt waren, beträchtlich gewachsen: Eisen, Stahl, Gußeisen sowie Fabrikate daraus, Steinkohlen, Mehl, Zucker und Soda.

Wenden wir uns nun der Frage zu, welchen Zufuhrgebieten die wichtigsten nach Riga gelangten Waren entstammten, so ergibt sich folgendes:

Die für den Rigaer Ausfuhrhandel wichtigste Getreidegattung, den Weizen, bezogen wir hauptsächlich von der Samara-Slatouster, der Rjäsan-Uralsker, der Sibirischen und der Taschkenter Bahn, d. h. also aus Südost-Rußland (in erster Linie aus den Gouvernements Orenburg, Ufa, Samara, Saratow, Tambow) sowie aus Westsibirien.

Roggen wurde nach Riga hauptsächlich aus Ost- und Südost-Rußland von den Stationen der Samara-Slatouster Bahn und der Südostbahnen und in geringerem Maße aus Mittelrußland von den Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn gebracht und zwar stammten diese Zufuhren vornehmlich aus folgenden Gouvernements: Kurland, Pskow, Smolensk, Orel, Woronesh, Tambow, Saratow, Samara, Simbirsk und dem Gebiet der Donischen Kosaken.

An der übrigens wenig umfangreichen Gerstezufuhr Rigas waren in erster Linie die Riga-Pskower Bahn (Strecke Riga-Dorpat) und die Strecke Riga Mitau beteiligt, so daß es sich im wesentlichen um livländische und kurische Gerste handelte, während wir aus Südost- und Südwestrußland nur sehr beschränkte Mengen dieses Artikels bezogen.

Tabelle 101. Rigas Zufuhr auf

| | 1866/70 | 1871/75 | 1876/80 | 1881/85 |
|---|---|---|---|---|
| | | | Im Durchschnitt | |
| | Pud | Pud | Pud | Pud |
| Gesamtzufuhr auf den Eisenbahnen | 7 371 837 | 19 788 062 | 34 122 269 | 31 442 830 |
| darunter die wichtigsten Waren: | | | | |
| Alabaster und Gips | ? | 196 242 | 399 657 | 343 865 |
| Bier und Porter, russ. | 13 893 | 16 192 | 8 796 | 8 007 |
| Brennholz | 273 546 | 780 746 | 1 092 679 | 1 656 358 |
| Eier | — | 777 | 4 627 | 12 874 |
| Eisen und Stahl, unbearb. | 10 065 | 57 844 | 64 509 | 65 845 |
| Gußeisen, unbearb. | — | 24 688 | 52 272 | 5 824 |
| Eisen-, Gußeisen- und Stahlfabr. | 22 300 | 155 416 | 54 643 | 115 007 |
| Erde und Ton | ? | 110 595 | 141 980 | 105 333 |
| Flachs und Flachshede | 1 415 479 | 1 238 484 | 1 178 342 | 1 785 304 |
| Fleisch, geschl. Geflügel und Wild | 52 347 | 82 878 | 172 598 | 190 971 |
| Früchte und Beeren, frische | 8 876 | 15 100 | 27 003 | 33 730 |
| Getreide: Gerste | 229 289 | 1 038 711 | 2 547 137 | 2 917 623 |
| Hafer | 1 169 278 | 5 530 777 | 9 197 205 | 7 008 011 |
| Roggen | 588 008 | 3 986 981 | 8 305 881 | 4 197 920 |
| Weizen | 28 281 | 226 574 | 865 170 | 723 276 |
| Glas und Glaswaren | 19 111 | 59 734 | 78 937 | 94 323 |
| Graupen und Grütze | 30 777 | 381 030 | 683 706 | 116 726 |
| Hanf und Hanfhede | 704 712 | 1 260 057 | 1 351 862 | 1 447 429 |
| Heu | 12 970 | 54 143 | 151 500 | 223 881 |
| Holzbaumaterialien: | | | | |
| Bretter und Balken | | | | |
| Stangen und Grubenstützen | | | | |
| nicht besonders benannte | — | 178 028 | 599 974 | 893 189 |
| Faßteile | | | | |
| Sleepers | | | | |
| Holzwaren (Gegenstände aus Holz) | 9 276 | 27 497 | 80 821 | 230 873 |
| Kalk | 78 368[1] | 178 646 | 203 021 | 195 486 |
| Kartoffeln | 8 679 | 20 165 | 38 880 | 64 908 |
| Kohlen: Steinkohle, Koks, Anthrazit, Brikets | 10 | 132 744 | 70 462 | 5 795 |
| Leder, Häute und Felle, exkl. Pelzwaren | 30 342 | 45 941 | 50 402 | 70 303 |
| Manufakturwaren und Gewebe | 87 568 | 147 688 | 122 240 | 142 276 |
| Maschinen und -teile | 3 175 | 8 122 | 17 937 | 28 534 |
| Mehl: Roggenmehl | 188 303 | 508 046 | 284 135 | 310 020 |
| Weizenmehl | | | 306 452 | 464 726 |
| Milchwaren: Butter | 19 042 | 27 843 | 38 347 | 37 239 |
| Käse u. a. Milchwaren | 4 736 | 8 195 | 37 285 | 53 723 |
| Öle: Mineral- | 838 | 138 | 80 403 | 558 721 |
| Samen- u. Baum-, inkl. Firnis | 15 400 | 22 583 | 24 838 | 22 937 |
| Ölkuchen | — | 8 521 | 47 398 | 520 935 |
| Papier, Pappe, Hülsen usw. | 5 838 | 4 937 | 11 364 | 34 848 |
| Pelzwaren | 465 | 875 | 1 465 | 2 096 |
| Salz | 659 | 266 | 1 337 | 17 275 |
| Samen: Ölsaaten | 1 409 928 | 1 631 791 | 3 278 930 | 2 643 294 |
| Soda | 489 | 134 | 4 194 | 2 849 |
| Spiritus und Fusel | 34 673 | 49 864 | 38 164 | 10 532 |
| Tabak und Tabaksfabrikate | 144 872 | 326 439 | 296 441 | 218 905 |
| Terpentin | 1 025 | 2 225 | 3 516 | 3 275 |
| Wolle | 30 210 | 39 208 | 90 815 | 98 775 |
| Ziegel | 162 888 | 183 772 | 183 267 | 163 875 |
| Zucker: Raffinade- | 233 107 | 205 480 | 374 443 | 374 978 |
| Sand- | | | | |

[1]) mit Gips und Erde.

den Eisenbahnen aus dem Inlande:

| der Jahre: | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886/90 | 1891/95 | 1896/1900 | 1901/05 | 1906/10 | 1911 | 1912 | 1913 |
| Pud | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud |
| 36 080 326 | 34 938 546 | 52 492 755 | 65 403 683 | 87 053 642 | 112 084 510 | 114 248 323 | 133 049 472 |
| 234 414 | 438 132 | 962 631 | 712 787 | 400 273 | 726 753 | 807 486 | 881 454 |
| 9 006 | 27 830 | 114 795 | 119 685 | 61 710 | 49 944 | 65 608 | 42 095 |
| 2 114 429 | 1 583 431 | 2 585 555 | 5 163 905 | 6 748 516 | 6 690 798 | 5 765 700 | 8 664 449 |
| 300 591 | 837 468 | 2 552 293 | 4 112 401 | 4 441 162 | 5 311 184 | 4 860 746 | 5 686 197 |
| 220 875 | 828 381 | 2 369 746 | 2 545 114 | 2 541 865 | 2 694 896 | 4 313 359 | 4 377 308 |
| 2 706 | 71 333 | 434 313 | 1 893 727 | 2 473 907 | 4 094 340 | 3 528 764 | 4 947 419 |
| 218 260 | 570 073 | 1 442 715 | 1 063 509 | 749 716 | 808 431 | 1 723 581 | 1 596 789 |
| 78 670 | 78 533 | 656 831 | 686 822 | 925 926 | 2 067 473 | 1 704 685 | 2 033 015 |
| 1 966 184 | 2 720 386 | 4 221 110 | 4 704 558 | 6 946 028 | 5 045 621 | 8 841 777 | 8 901 010 |
| 263 970 | 259 214 | 363 009 | 771 825 | 1 006 792 | 1 534 890 | 1 361 705 | 1 522 655 |
| 57 250 | 41 552 | 52 168 | 185 369 | 323 850 | 294 811 | 456 786 | 249 794 |
| 2 549 899 | 2 058 631 | 1 743 929 | 1 575 399 | 1 209 041 | 2 138 508 | 2 082 063 | 1 314 957 |
| 7 339 425 | 5 942 980 | 2 365 414 | 3 409 097 | 2 115 523 | 2 433 656 | 2 707 596 | 2 440 638 |
| 5 645 965 | 3 614 509 | 4 777 655 | 3 294 674 | 1 712 431 | 1 064 717 | 3 521 733 | 2 549 327 |
| 1 511 299 | 1 539 473 | 3 856 211 | 4 320 253 | 9 505 778 | 10 186 987 | 4 313 917 | 12 922 334 |
| 86 144 | 93 355 | 207 568 | 301 872 | 377 835 | 467 397 | 479 446 | 514 376 |
| 55 076 | 134 032 | 163 089 | 139 840 | 145 782 | 161 400 | 140 155 | 127 552 |
| 870 678 | 590 940 | 627 993 | 946 095 | 1 240 245 | 1 327 278 | 1 470 625 | 1 470 792 |
| 147 511 | 281 507 | 404 389 | 815 261 | 1 036 356 | 1 062 517 | 1 208 827 | 1 045 307 |
| | | | 6 429 212 | 17 634 873 | 34 482 183 | 30 420 429 | 41 362 109 |
| 1 282 568 | 1 835 542 | 6 414 026 | 375 837 | 2 124 020 | 5 855 302 | 4 976 718 | 5 593 546 |
| | | | 852 671 | 848 813 | 553 426 | 454 311 | 280 676 |
| | 55 951 | 73 853 | 229 105 | 530 690 | 461 765 | 558 011 | 596 421 |
| | 100 732 | 402 817 | 598 871 | 1 305 832 | 339 666 | 230 571 | 311 911 |
| 164 352 | 33 248 | 157 105 | 370 851 | 297 381 | 22 616 | 18 816 | 13 436 |
| 75 517 | 55 714 | 296 503 | 234 160 | 280 892 | 951 090 | 1 006 414 | 842 863 |
| 68 269 | 69 088 | 198 542 | 288 603 | 307 251 | 387 292 | 583 581 | 654 010 |
| 9 070 | 698 464 | 799 117 | 2 028 248 | 1 196 789 | 114 599 | 2 886 445 | 917 031 |
| 124 508 | 185 427 | 282 739 | 597 442 | 1 017 217 | 1 353 533 | 2 524 952 | 1 924 865 |
| 170 826 | 160 415 | 244 510 | 215 141 | 265 451 | 310 208 | 325 457 | 349 920 |
| 27 840 | 35 592 | 106 244 | 223 609 | 200 314 | 255 982 | 348 058 | 438 587 |
| 229 301 | 184 550 | 253 725 | 330 064 | 417 902 | 875 919 | 852 805 | 846 803 |
| 598 103 | 885 935 | 1 189 992 | 1 285 211 | 1 139 566 | 1 153 363 | 1 077 378 | 1 288 482 |
| 45 029 | 39 556 | 15 314 | 1 237 417 | 934 782 | 462 492 | 431 570 | 463 761 |
| 89 718 | 23 254 | 4 575 | 880 586 | 558 235 | 288 678 | 268 488 | 311 235 |
| 915 758 | 983 818 | 1 289 028 | 1 730 898 | 2 094 736 | 2 967 472 | 4 315 075 | 4 216 522 |
| 23 861 | 21 650 | 26 690 | 53 527 | 87 976 | 182 145 | 191 870 | 148 822 |
| 809 678 | 1 317 671 | 1 735 960 | 2 144 477 | 2 086 862 | 992 956 | 852 459 | 922 619 |
| 40 128 | 112 123 | 222 574 | 314 023 | 312 010 | 442 494 | 453 400 | 428 321 |
| 11 514 | 22 333 | 60 042 | 128 862 | 254 787 | 255 880 | 253 340 | 339 735 |
| 100 152 | 115 712 | 121 783 | 144 954 | 152 040 | 163 110 | 173 501 | 220 899 |
| 5 087 998 | 2 992 429 | 3 260 769 | 2 065 131 | 2 821 232 | 4 477 503 | 4 891 214 | 2 999 575 |
| 7 532 | 38 879 | 126 699 | 196 176 | 298 056 | 355 098 | 360 112 | 327 251 |
| 18 079 | 40 837 | 175 575 | 227 368 | 310 573 | 326 169 | 339 355 | 437 409 |
| 203 387 | 195 615 | 222 110 | 263 716 | 232 975 | 264 361 | 388 285 | 364 354 |
| 1 842 | 10 523 | 38 864 | 97 808 | 89 608 | 111 284 | 102 422 | 98 232 |
| 179 096 | 76 582 | 69 799 | 65 796 | 71 736 | 62 376 | 138 496 | 112 292 |
| 84 944 | 73 540 | 346 576 | 150 544 | 85 957 | 352 403 | 421 878 | 227 900 |
| 205 702 | 205 883 | 166 138 | 132 719 | 162 398 | 139 974 | 156 316 | 161 952 |
| 290 455 | 321 264 | 378 806 | 467 278 | 466 327 | 431 167 | 470 768 | 649 041 |

Hafer traf in Riga vornehmlich von den Südostbahnen und der Moskau-Kiew-Woroneſher Bahn ſowie in zweiter Linie von der Moskau-Kurſker, der Moskau-Windau-Rybinsker, der Riga-Oreler, Rjäſan-Uralsker und Syſran-Wjäsmaer Bahn ein, mithin wurden wir alſo mit dieſem Artikel im weſentlichen aus dem Südoſten Rußlands, in zweiter Linie aus dem Baltikum und Mittelrußland und zwar aus den Gouvernements Orel, Tambow, Penſa, Saratow und Kurland verſorgt.

Den Bezug von Flachs und Flachshede vermittelten uns zum größten Teile die Moskau-Windau-Rybinsker, die Riga-Oreler, die Nikolaibahn, die Petersburg-Warſchauer, die Riga-Pskower und Moskau-Breſter Bahn. Die großen nach Riga gelangten und faſt in vollem Umfange zum Weitertransport ins Ausland beſtimmten Flachsmengen, die in den letzten Jahren 1912 und 1913 etwa 9 Mill. Pud jährlich umfaßten, entſtammten vorwiegend folgenden Produktionszentren: Livland, Pskow, Kurland, Witebsk, Wilna, Smolensk, Mohilew, Minsk, Kowno, Nowgorod, Twer, Nishni-Nowgorod, Koſtroma, Wologda und Orel.

Die Artikel Hanf und Hanfhede empfing Riga hauptſächlich von der Moskau-Kiew-Woroneſher, der Riga-Oreler Bahn ſowie den Poleßjer Bahnen d. i. aus den Gouvernements Kurſk, Tſchernigow, Smolensk, Orel, Mohilew und Minsk.

Die Zufuhr von Ölſaaten nach Riga erfolgte im weſentlichen von der Moskau-Windau-Rybinsker, der Riga-Oreler, Riga-Pskower und Petersburg-Warſchauer Bahn, ſomit aus den Gouvernements Livland, Kurland, Kowno, Witebsk, Pskow, Smolensk, Mohilew und Minsk.

Die nach Riga zugeführten Ölkuchen kamen von der Moskau-Windau-Rybinsker, der Riga-Oreler, der Petersburg-Warſchauer, der Moskau-Breſter und der Syſran-Wjäsmaer Bahn d. i. aus den Gouvernements Witebsk, Twer, Smolensk, Orel, ferner aus Kurland, Mohilew, Kaluga, Tula und Tambow.

Die wichtigſten Bahnen für die Zufuhr von Eiern nach Riga waren: die Südoſtbahnen, die Moskau-Kaſaner, die Rjäſan-Uralsker, die Moskau-Kiew-Woroneſher, die Kurſk-Charkow-Sewaſtopoler, die Jekaterinen-Bahn, die Charkow-Nikolajewer, die Moskau-Windau-Rybinsker, die Samara-Slatouſter und die Syſran-Wjäsmaer Bahn, woraus erſichtlich iſt, daß der Süden, Südoſten ſowie in dritter Linie der Oſten Rußlands für den Rigaer Eierexporthandel, der faſt 40 Mill. Rubel jährlich wertete, eine immenſe Bedeutung gewonnen hatte, während der Südweſten eine verhältnismäßig beſcheidene Rolle ſpielte. Unter den Gouvernements, aus denen die Zufuhr von Eiern nach Riga erfolgte, ſind vornehmlich folgende zu nennen: Kaſan, Simbirsk, Samara, Saratow, das Dongebiet, Tambow,

Woroneſh, Orel, Kursk, Charkow, Jekaterinoslaw, Taurien, Cherſon, Poltawa, Wolhynien.

Bei der Butterzufuhr nach Riga ſpielten die wichtigſten Rollen die Sibiriſche Bahn, die Livländiſchen Zufuhrbahnen und die Riga-Pskower Bahn, ſodaß uns alſo Sibirien und Livland mit dieſem Artikel verſorgt haben.

Das nach Riga zugeführte Wild, geſchlachtete Geflügel und Fleiſch ſtammte aus Oſt-, Südoſt- und Mittelrußland und zwar wurde es von folgenden Bahnen verſandt: der Rjäſan-Uralsker, den Südoſtbahnen, der Moskau-Kaſaner, Moskau-Kiew-Woroneſher und Moskau-Windau-Rybinsker Bahn.

Die Zufuhr von Häuten und Fellen nach Riga erfolgte hauptſächlich von der Moskau-Nishni-Nowgoroder, der Moskau-Windau-Rybinsker, der Riga-Oreler, der Rjäſan-Uralsker, der Sibiriſchen und Taſchkenter Bahn und zwar aus den Gouvernements Livland, Kurland, Witebsk, Mohilew, Moskau, Niſhni-Nowgorod, Saratow, ſowie aus Sibirien.

Die nach Riga zugeführten enormen Mengen von Holzbaumaterialien (Bretter und Balken) kamen von der Moskau-Windau-Rybinsker, der Nikolaibahn, der Riga-Oreler, der Riga-Pskower, der Libau-Romnyer, der Moskau-Breſter, der Petersburg-Warſchauer Bahn und den Poleßjer Bahnen, wobei die Gouvernements Livland, Kurland, Kowno, Wilna, Witebsk, Minsk, Mohilew, Smolensk, Pskow, Nowgorod, Twer, Kaluga und Orel eine ſehr anſehnliche Rolle ſpielten, während der größte Teil der Rigaer Zufuhren an Sleepers aus den Gouvernements Livland und Kowno ſtammte. Das nach Riga per Eiſenbahn zugeführte Brennholz wurde zum weit überwiegenden Teile aus Livland und Kurland (von den Bahnſtrecken Riga-Dwinsk, Riga-Mitau-Murawjewo, Riga-Tuckum und Riga-Walk) und zum kleineren Teile aus Witebsk und Pskow bezogen.

Das nach Riga gelangte für den örtlichen Konſum beſtimmte Weizen- und Roggenmehl wurde von den Südbahnen, der Rjäſan-Uralsker, den Südoſtbahnen, der Wladikawkasbahn, der Jekaterinenbahn und der Moskau-Kiew-Woroneſher Bahn verſandt, ſo daß uns alſo Süd- und Südoſt-Rußland (Roſtow a. Don!) ſowie Moskau mit dieſen Artikeln verſorgt haben.

Die Rigaer Zuckerzufuhren kamen von den Südweſtbahnen, den Südbahnen und Weichſelbahnen, d. h. alſo aus den im Südweſten Rußlands ſowie in Polen belegenen Hauptproduktionszentren.

Der Sodaverſand nach Riga erfolgte auf der Jekaterinen- und Nord-Donezbahn, wo ja die großen Fabriken von Lyubimow, Solvay & Ko. ſowie Uſchkow & Ko. belegen ſind.

Die für den Bedarf der Rigaer Eiſengießereien, Maſchinenfabriken und Metallbearbeitungsfabriken erforderlichen großen Mengen Gußeiſen, Eiſen und Stahl kamen von der Jekaterinenbahn, der Warſchau-Wiener

und Weichselbahn, d. h. aus Südrußland (Gouvernements Jekaterinoslaw, Charkow und Cherson) und Polen, während die Uralhütten verhältnismäßig bescheidene Quantitäten lieferten.

Rigas Bezug von russischer Steinkohle, die für die russische Staatsbahnenverwaltung in Riga bestimmt war, wurde durch die Warschau-Wiener-Bahn vermittelt, so daß es sich also um Dombrowo-Kohle handelte.

## B. Die Zufuhr aus dem Inlande auf den Wasserwegen.

### a) Die Zufuhr aus dem Inlande auf der Düna.

Die Gesamtzufuhr sowie die Zufuhr der wichtigsten Waren auf der Düna nach Riga hat sich folgendermaßen gestaltet:

Tabel-

| | | 1866—1870 (durchschnittlich) | 1871—1875 (durchschnittlich) | 1876—1880 (durchschnittlich) | 1881—1885 (durchschnittlich) |
|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtmenge der Waren | Pud | 4 984 704 | 2 486 035 | 2 795 850 | 2 879 773 |
| „ „ „ | Stück[1]) | 1 517 795 | 2 913 804 | 3 252 039 | 3 574 637 |
| darunter: | | | | | |
| Blättertabak und Tabakfabrikate | Pud | 136 653 | 344 | — | — |
| Borsten u. a. Tierhaare, Hörner, Hufe, Knochen u. a. tierische Abfälle | „ | 22 260 | 8 345 | 3 468 | 5 486 |
| Brennholz | „ | 785 920 | 321 654 | 622 702 | 506 665 |
| Fett, Schmalz, Speck u. Talg | „ | 26 101 | 314 | 191 | 112 |
| Flachs und Flachshede | „ | 145 266 | 115 903 | 16 866 | 12 674 |
| Garn | „ | 32 604 | 5 738 | — | 112 |
| Getreide: Gerste | „ | 90 843 | 71 253 | 106 615 | 108 642 |
| Hafer | „ | 1 340 534 | 834 338 | 957 914 | 666 335 |
| Roggen | „ | 122 474 | 26 172 | 173 305 | 125 637 |
| Gips in Stücken, gebrannter und gemahlener | „ | 120 000 | 20 400 | 460 532 | 503 806 |
| Hanf und Tors | „ | 687 511 | 170 560 | 8 695 | 18 075 |
| Kalk | „ | — | 13 348 | 51 900 | 76 466 |
| Matten | „ | 36 349 | 1 433 | 151 | — |
| Öl, Pflanzen- | „ | 51 200 | 3 298 | 135 | 851 |
| Ölsaaten | „ | 995 351 | 591 632 | 185 821 | 171 121 |
| Steine | „ | — | 157 350 | 95 887 | 551 250 |
| Tonerde | „ | 3 338 | — | — | — |
| Ziegel | „ | 84 290 | 30 544 | 28 978 | 26 184 |
| Balken, Brussen u. Mauerlatten | Stück | 734 579 | 1 217 275 | 1 351 074 | 1 731 922 |
| Eichene Stabhölzer | „ | 378 468 | 413 300 | 201 919 | 479 |
| Pitprops | „ | — | — | 2 600 | 22 711 |
| Sleepers | „ | 315 111 | 1 206 084 | 1 600 461 | 1 528 629 |
| Sparren und Ricker | „ | 36 631 | 35 547 | 62 561 | 75 414 |
| Spieren, Masten und Bootsmasten | „ | 1 521 | 1 578 | 14 534 | 1 425 |
| Wagenschoß und Faßholz | „ | 15 870 | 8 988 | 2 834 | 21 |

[1]) Ausschließlich Hölzer.

Die alte Nährmutter des Rigaschen Handels, die Düna, ist seit der Anlage der Schienenwege hinsichtlich ihrer Bedeutung als unsere Zufuhrader an die zweite Stelle gedrängt worden. Für den Ausbau und Verbesserung dieser ältesten Zufuhrstraße Rigas, die auf ausgedehnten Strecken ihres Oberlaufes der natürlichen Hindernisse wegen nur vermittelst flachgehender Fahrzeuge und dabei fast nur im Frühjahr bei Hochwasser befahrbar ist, ist eben bisher, wie in der Einleitung zu diesem Wert ausführlich dargelegt worden ist, so gut wie gar nichts getan worden. Um die Düna auch tiefgehenden Fahrzeugen zugänglich zu machen, müßten kapitale Stromregulierungsarbeiten vorgenommen werden, deren Ausführung einen großen Aufwand von Zeit und Geld beanspruchen würde.

le 102.

| 1886—1890 (durchschnittlich) | 1891—1895 (durchschnittlich) | 1896—1900 (durchschnittlich) | 1901—1905 (durchschnittlich) | 1906—1910 (durchschnittlich) | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 070 421 | 2 340 558 | 3 530 578 | 5 176 766 | 3 072 094 | 1 142 836 | 1 971 665 | 3 379 149 |
| 4 459 622 | 4 278 199 | 6 962 588 | 6 267 669 | 7 834 948 | 9 608 448 | 7 558 541 | 8 984 248 |
| — | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 742 | 2 200 | 760 | — | — | — | — | — |
| 856 601 | 772 293 | 858 859 | 1 762 625 | 419 321 | 308 124 | 380 052 | 493 776 |
| 123 | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 240 | 26 722 | 47 431 | 62 604 | 40 240 | 2 000 | 43 561 | 11 220 |
| — | — | — | — | — | — | — | — |
| 68 664 | 76 176 | 79 906 | 54 334 | 28 673 | 3 000 | 23 500 | 7 000 |
| 515 428 | 864 739 | 706 105 | 467 575 | 118 178 | 4 500 | 208 080 | 4 900 |
| 64 534 | 78 436 | 123 842 | 78 688 | 21 655 | 18 660 | 51 650 | 149 050 |
| 40 600 | | 79 400 | 12 166 | 315 625 | 30 000 | — | 187 750 |
| 3 132 | 604 | 650 | 50 | — | — | — | — |
| 93 811 | 123 867 | 524 400 | 454 724 | 382 150 | 216 235 | 455 800 | 751 680 |
| — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — |
| 150 306 | 117 798 | 392 497 | 169 302 | 223 937 | 87 685 | 183 020 | 156 345 |
| 97 800 | 105 280 | 585 500 | 1 725 880 | 1 420 560 | 371 450 | 111 400 | 1 180 000 |
| — | — | 10 000 | 54 800 | 15 390 | 8 000 | 57 000 | 55 750 |
| 50 880 | 46 592 | 69 408 | 51 900 | 12 000 | 33 500 | 34 478 | 222 200 |
| 2 759 010 | 2 453 721 | 3 525 319 | 2 878 565 | 4 111 920 | 4 737 046 | 3 157 421 | 3 266 487 |
| 19 492 | 324 | — | — | — | — | — | — |
| 42 219 | 218 400 | 1 139 450 | 1 839 720 | 2 107 049 | 3 376 238 | 2 566 298 | 3 160 102 |
| 1 556 358 | 1 097 414 | 1 486 213 | 965 148 | 1 319 852 | 1 093 945 | 1 311 199 | 1 912 039 |
| 74 214 | 442 440 | 811 470 | 568 960 | 240 088 | — | 165 900 | 210 000 |
| 7 173 | 452 | 136 | — | — | 325 980 | 330 744 | 420 739 |
| 1 155 | — | — | — | — | — | — | — |

Solange dieses nicht geschieht, ist die Düna zwar als flößbarer, nicht aber als schiffbarer Strom anzusprechen.

Die Düna ist denn auch nur für den Floßverkehr, d. i. für die Holzzufuhr Rigas von maßgebender Bedeutung und zwar sind auf ihr bis zu 20000 Flöße und mehr jährlich nach Riga gelangt. Den Höhepunkt erreichte das Jahr 1911, in dem über 22000 Flöße mit 66⅔ Mill. Kubikfuß verschiedener Hölzer ankamen. Im letzten unter normalen Verhältnissen verlaufenen Jahre, 1913, betrug die Anzahl der Flöße fast 17000 mit 57¼ Mill. Kubikfuß Holzmaterialien (Balken, Brussen, Mauerlatten, Sleepers, Grubenstützen, Spieren und Masten) sowie 550000 Kubikfuß Brennholz. Unter den Herkunftsgebieten für diese ragen ganz besonders die Gouvernements Witebsk und Smolensk (fast 35 Mill. Kubikfuß) hervor, während in zweiter Linie Wilna (7⅓ Mill. Kub.-Fuß), Livland (6 Mill. Kub.-Fuß), Pskow (4 Mill. Kub.-Fuß), Minsk (2⅔ Mill. Kub.-Fuß) und Kurland (1¾ Mill. Kub.-Fuß) in Frage kommen. Von den anderen nach Riga auf der Düna

b) Die Zufuhr aus dem In-

Tabelle 103. Die Gesamtzufuhr, sowie die Zufuhr der wich-

| Waren | 1866/70 Pud | 1871/75 Pud | 1876/80 Pud | Im Durchschnitt 1881/85 Pud |
|---|---|---|---|---|
| Gesamtsumme der Zufuhr zur See | 1 799 166 | 1 284 883 | 1 161 164 | 1 999 872 |
| darunter die wichtigsten Waren: | | | | |
| Draht | 335 | 4 615 | 103 | 10 246 |
| Drogen, Chemikalien usw. | 19 441 | 13 013 | 13 593 | 37 803 |
| Eisen-, Gußeisen- u. Stahlfabrikate | 102 797 | 17 858 | 29 978 | 122 573 |
| Farben und Farbstoffe | 62 | 257 | 186 | 2 179 |
| Fische: Heringe | 5 098 | 1 457 | 2 923 | 6 787 |
| alle anderen | 1 083 | 3 949 | 5 363 | 3 203 |
| Flachs und Flachshede | 10 598 | 4 408 | 10 315 | 5 528 |
| Garne | 243 | 520 | 989 | 906 |
| Glaswaren | 14 342 | 15 279 | 11 394 | 9 782 |
| Gummiwaren | 1 605 | 2 820 | 3 763 | 1 653 |
| Holzwaren (Gegenstände aus Holz) | 395 | 830 | 2 546 | 675 |
| Leder, Häute und Felle | 2 024 | 3 339 | 9 357 | 11 757 |
| Lichte | 37 894 | 19 826 | 53 831 | 43 403 |
| Manufakturwaren und Gewebe | 29 660 | 26 664 | 25 656 | 25 908 |
| Mehl | 381 179 | 268 126 | 192 983 | 133 578 |
| Metalle: Eisen | 151 660 | 188 765 | 145 193 | 220 144 |
| Gußeisen | 36 | 236 | — | 629 |
| Stahl | 656 | 579 | — | 1 017 |
| Öle: Mineral- | 560 | 461 | 2 403 | 5 124 |
| Samen- u. Baum- inkl. Firnis | 1 189 | 2 836 | 3 467 | 13 431 |
| Ölsaaten | 3 319 | 409 | 10 990 | 17 007 |
| Papier und Pappe sowie Gegenstände daraus | 5 881 | 8 365 | 15 252 | 20 495 |
| Salz | 7 334 | 116 | 77 | 536 107 |
| Seife | 25 821 | 26 413 | 35 399 | 40 529 |
| Steine, verschiedene | 4 015 | 15 454 | 11 881 | 16 001 |
| Tabak und Tabakfabrikate | 16 101 | 17 883 | 12 134 | 10 942 |
| Zellulose | — | 2 174 | 874 | 454 |
| Ziegel | 26 770 | 13 934 | 1 481 | 68 |
| Zucker | 176 | 5 405 | 682 | 4 34 |

ugeführten Waren traten noch folgende in den Vordergrund: Kalk, Steine und Ziegel, die aus dem Rigaschen Kreise stammten, Gips aus dem Mitau-Bauskeschen Bezirk, ferner in einigermaßen nennenswerten Mengen Leinsaat aus den Gouvernements Smolensk, Witebsk und Kurland, sowie endlich Roggen und Hafer aus den Gouvernements Witebsk und Wilna. Die Anfünfte in den beiden letztgenannten Artikeln waren jedoch sehr bescheiden, wobei sie in den einzelnen Jahren noch recht beträchtlichen Schwankungen unterworfen waren. Die für den Handel im großen und ganzen belanglosen Zufuhren in allen anderen Waren zeigten zudem noch wenig Regelmäßigkeit und blieben mitunter in einer langen Reihe von Jahren ganz aus.

Aus Vorstehendem ist ersichtlich, daß heutzutage das durch die Düna und deren Zuflüsse dem Rigaer Hafen erschlossene Zufuhrgebiet für den Rigaschen Großhandel, mit alleiniger Ausnahme des Holzexports, von sehr beschränkter Bedeutung ist.

lande auf dem Seewege.

tigsten Waren auf dem Seewege nach Riga hat betragen:

| der Jahre: 1886/90 Pud | 1891/95 Pud | 1896/1900 Pud | 1901/05 Pud | 1906/10 Pud | 1911 Pud | 1912 Pud | 1913 Pud |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 064 144 | 3 757 939 | 4 882 195 | 6 959 611 | 9 580 421 | 11 349 812 | 11 059 400 | 12 094 783 |
| 26 870 | 13 992 | 26 137 | 29 244 | 20 488 | 164 224 | 54 257 | 76 267 |
| 10 027 | 6 010 | 13 268 | 22 716 | 25 112 | 76 349 | 99 044 | 84 676 |
| 264 717 | 136 384 | 269 082 | 107 232 | 55 060 | 96 586 | 130 675 | 97 495 |
| 9 133 | 9 703 | 26 489 | 23 260 | 31 967 | 32 323 | 68 032 | 44 256 |
| 2 241 | 31 525 | 22 252 | 30 605 | 41 023 | 53 885 | 33 019 | 19 776 |
| 13 747 | 10 709 | 16 541 | 13 725 | 42 585 | 33 658 | 32 124 | 49 040 |
| 16 260 | 25 022 | 38 501 | 40 346 | 40 082 | 71 939 | 65 207 | 58 249 |
| 15 248 | 24 465 | 32 099 | 30 814 | 35 927 | 30 750 | 41 978 | 51 638 |
| 33 763 | 41 688 | 43 775 | 34 556 | 38 251 | 44 146 | 40 270 | 35 882 |
| 2 686 | 8 021 | 25 451 | 31 607 | 20 659 | 34 578 | 30 739 | 41 158 |
| 1 743 | 58 259 | 68 329 | 76 126 | 101 285 | 139 721 | 179 586 | 177 831 |
| 16 395 | 14 902 | 23 694 | 55 529 | 77 037 | 91 818 | 117 863 | 122 690 |
| 48 404 | 50 710 | 55 709 | 55 320 | 60 776 | 58 471 | 63 782 | 62 336 |
| 37 312 | 28 364 | 44 197 | 43 345 | 63 127 | 138 251 | 121 885 | 187 173 |
| 112 761 | 70 659 | 104 112 | 341 110 | 827 542 | 1 212 905 | 1 268 430 | 1 080 962 |
| 335 197 | 385 656 | 496 989 | 355 487 | 393 590 | 416 083 | 134 855 | 130 496 |
| 145 | 608 | 33 541 | 69 636 | 89 389 | 226 641 | 12 118 | 9 725 |
| 9 845 | 23 656 | 4 836 | 548 442 | 439 457 | 158 483 | 976 981 | 348 688 |
| 20 123 | 27 687 | 65 564 | 130 613 | 352 106 | 168 146 | 230 205 | 264 009 |
| 13 462 | 20 065 | 22 980 | 33 170 | 46 308 | 61 260 | 59 859 | 91 663 |
| 26 144 | 65 831 | 35 344 | 102 964 | 65 369 | 26 452 | 121 692 | 74 784 |
| 26 110 | 43 546 | 55 320 | 100 047 | 141 213 | 264 877 | 437 402 | 369 443 |
| 1 145 960 | 1 574 038 | 1 852 666 | 2 608 067 | 2 539 088 | 2 232 073 | 1 730 247 | 1 915 649 |
| 30 905 | 35 786 | 29 368 | 28 259 | 11 132 | 16 790 | 11 569 | 13 726 |
| 136 146 | 138 978 | 293 440 | 535 641 | 624 983 | 1 362 985 | 1 084 937 | 3 165 619 |
| 20 424 | 15 779 | 20 740 | 19 444 | 21 856 | 32 299 | 30 450 | 25 506 |
| 41 141 | 88 761 | 152 988 | 368 437 | 909 336 | 1 398 503 | 1 506 316 | 1 128 394 |
| 213 | 4 586 | 14 171 | 89 676 | 74 312 | 148 840 | 359 804 | 235 145 |
| 15 533 | 20 034 | 84 738 | 85 059 | 271 426 | 404 613 | 429 728 | 175 251 |

Die Zufuhr auf dem Seewege nach Riga erfolgte aus den uns benachbarten russischen Ostseehäfen, den finländischen Häfen, ferner den am Schwarzen und Asowschen Meere belegenen Häfen und endlich, wenn auch nicht regelmäßig und in sehr bescheidenem Maße, aus den Häfen des Weißen Meeres (Archangel und dem an der Murmanküste belegenen Alexandrowsk). Diese seewärtige Zufuhr, die für den Rigaschen Exporthandel von geringer Bedeutung war, und eigentlich nur für den örtlichen Konsum in Betracht kam, hat sich im Laufe der seit 1866 verflossenen Zeitperiode, vor allem aber in den Jahren 1911—1913, stark entwickelt. Namentlich hat der Bezug von Steinen, Salz, Zellulose, Mehl, Papier, Eisen und Stahl, sowie Ölen große Dimensionen angenommen.

Was speziell die Zufuhren aus den Ostseehäfen anbelangt, so empfing Riga nicht nur die größten Warenmengen, sondern auch die wertvollsten Artikel aus dem an den mannigfaltigsten Industriebranchen reichen St. Petersburg, so u. a. Apothekerwaren, Drogen, chemische Produkte, Garne, Farben und Farbstoffe, Glaswaren, Gummiwaren, Konditorwaren, Manufakturwaren, Tabakfabrikate, Lichte, Seife, Metalle und Metallfabrikate, Papier und Pappe, Häute und Felle, Holzfabrikate und Mineralöle.

An zweiter Stelle stand Pernau, das uns gewaltige Mengen Zellulose der Fabrik „Waldhof", ferner Ziegel, Flachs, Leinsaat, Öle, Holz und Fässer lieferte. Dann folgte Libau, von wo Gerbstoffe, Metallwaren, Öle, Fässer, Korken und Korkspäne kamen, ferner Reval, das uns vornehmlich Gegenstände aus Holz und Papier sowie Fischkonserven sandte, Arensburg, von wo wir Fische, Häute und Felle, Glaswaren, Käse, Rinder, Pferde und Holz bezogen, Windau, das uns mit Brennholz, Hafer und Fässern versorgte und endlich Haynasch, von wo wir Holz, Papier und Rinder erhielten. Die übrigen kleinen Ostseehäfen, wie Kuiwast, Hapsal und Dagoe-Kertell waren von ganz untergeordneter Bedeutung.

Einen sehr lebhaften Verkehr unterhielt Riga mit den finländischen Häfen, namentlich mit Helsingfors, Pargas, Hangoe, Wiborg, Nystad, Kotka und in zweiter Linie mit Raumo, Loksa, Abo, Ekenäs und Fredrikshamn. Die Zufuhren aus diesen Häfen umfaßten sehr große Mengen von Steinen (Granit, Pflastersteine, Kalksteine), Papier und Pappe sowie Zellulose, ferner kamen hier noch Fische, Baumwollgewebe und Farbstoffe (Ruß) in Betracht.

Was nun die Zufuhren aus den am Schwarzen und Asowschen Meere belegenen russischen Häfen anbelangt, so bezog Riga aus Eupatoria und Kertsch enorme Quantitäten Krimer Salz, aus letzterem Hafen auch noch Weizenmehl, ferner aus Marinpol Stahl und Weizenmehl, aus Rostow a. Don Weizenmehl und aus Odessa Weizenmehl, Zucker, Früchte, Konserven und Metallwaren. —

Aus den Häfen am Weißen Meere erhielt Riga Fische, Tran und Harz in kleinen Mengen.

c) Die Zufuhr aus dem Inlande auf der kurländischen Aa.

Rigas Zufuhr auf der kurländischen Aa hat sich folgendermaßen gestaltet:

Tabelle 104.

| | | 1866—1870 (durchschnittlich) | 1871—1875 (durchschnittlich) | 1876—1880 (durchschnittlich) | 1881—1885 (durchschnittlich) |
|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtmenge der Waren | Pud | 2 208 616 | 3 070 732 | 3 390 888 | 3 914 834 |
| „ „ „ | Stück[1]) | 13 315 | 91 304 | 22 421 | 32 841 |
| darunter: | | | | | |
| Brennholz | Pud | 1 179 | 10 653 | 4 497 | 16 680 |
| Flachs und Flachshede | „ | 21 828 | 24 023 | 13 328 | 5 721 |
| Gemüse | „ | 62 400 | — | 5 166 | 19 959 |
| Getreide: Gerste | „ | 532 338 | 203 548 | 18 534 | 11 647 |
| Hafer | „ | 158 155 | 9 161 | 2 277 | 4 793 |
| Roggen | „ | 50 467 | 40 256 | 22 063 | 11 395 |
| Weizen | „ | 12 910 | 20 361 | 10 022 | 4 135 |
| Getreide, nicht bes. benannt | „ | — | — | 1 800 | 690 |
| Gips in Stücken, gebrannter und gemahlener | „ | 259 360 | 178 196 | 20 958 | 134 442 |
| Heu | „ | 9 430 | 12 997 | 35 546 | 27 292 |
| Kalk | „ | 1 530 | 420 | 21 316 | 1 092 |
| Landesprodukte, nicht besonders benannt | „ | — | — | — | — |
| Ölkuchen | „ | — | — | — | — |
| Ölsaaten | „ | 146 130 | 76 728 | 10 777 | 18 654 |
| Steine | „ | 7 000 | — | 21 080 | 26 432 |
| Tonerde | „ | — | — | — | — |
| Zement | „ | — | — | — | — |
| Ziegel | „ | 914 717 | 2 482 384 | 3 177 036 | 3 617 689 |
| Balken, Bruffen u. Mauerlatten | Stück | 1 424 | 9 066 | 15 933 | 6 766 |
| Pitprops | „ | — | — | — | 4 826 |
| Sleepers | „ | 10 990 | 77 911 | 4 098 | 3 202 |

| | | 1886—1890 (durchschnittlich) | 1891—1895 (durchschnittlich) | 1896—1900 (durchschnittlich) | 1901—1905 (durchschnittlich) |
|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtmenge der Waren | Pud | 3 441 395 | 3 346 915 | 15 622 405 | 12 560 975 |
| „ „ „ | Stück[1]) | 139 729 | 140 636 | 182 749 | 1 547 485 |
| darunter: | | | | | |
| Brennholz | Pud | 124 986 | 184 706 | 258 358 | 1 115 420 |
| Flachs und Flachshede | „ | 5 370 | 946 | 160 | 2 680 |
| Gemüse | „ | 12 502 | 1 193 | — | 81 200 |
| Getreide: Gerste | „ | 697 | 2 410 | 6 016 | 57 456 |
| Hafer | „ | 40 | 2 972 | 6 484 | 18 840 |
| Roggen | „ | 1 540 | 8 432 | 13 336 | 65 005 |
| Weizen | „ | 13 246 | 5 670 | 8 542 | 102 145 |
| Getreide, nicht bes. benannt | „ | 41 656 | 15 118 | 467 936 | 20 600 |

[1]) Ausschließlich Hölzer.

| | | 1886—1890 (durchschnittlich) | 1891—1895 (durchschnittlich) | 1896—1900 (durchschnittlich) | 1901—1905 (durchschnittlich) |
|---|---|---|---|---|---|
| Gips in Stücken, gebrannter und gemahlener | Pud | 167 805 | 97 880 | 149 600 | 166 860 |
| Heu | „ | 30 542 | 15 610 | 17 960 | 43 320 |
| Kalk | „ | 1 369 | 10 298 | 75 321 | 17 980 |
| Landesprodukte, nicht besonders benannt | „ | — | — | 4 000 | — |
| Ölkuchen | „ | 260 | 23 374 | 20 008 | 18 980 |
| Ölsaaten | „ | 9 154 | 8 021 | 10 648 | 19 522 |
| Steine | „ | 367 540 | 331 300 | 3 683 000 | 3 257 800 |
| Tonerde | „ | — | 87 600 | 659 000 | 520 703 |
| Zement | „ | — | — | 9 000 | 77 610 |
| Ziegel | „ | 2 644 265 | 2 545 792 | 10 225 040 | 6 933 160 |
| Balken, Brussen u. Mauerlatten | Stück | 59 921 | 91 843 | 122 211 | 150 159 |
| Pitprops | „ | 26 700 | 1 758 | — | 1 010 944 |
| Sleepers | „ | 1 982 | 9 058 | 52 409 | 48 049 |

| | | 1906—1910 (durchschnittlich) | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtmenge der Waren | Pud | 12 070 650 | 15 674 560 | 15 113 313 | 6 897 245 |
| „ „ „ | Stück[1]) | 2671 321 | 754 369 | 523 301 | 788 907 |
| darunter: | | | | | |
| Brennholz | Pud | 635 338 | 68 040 | 983 275 | 738 720 |
| Flachs und Flachshede | „ | 5 504 | — | 12 170 | — |
| Gemüse | „ | 108 044 | 200 000 | 116 000 | 13 000 |
| Getreide: Gerste | „ | — | — | 22 400 | — |
| Hafer | „ | — | — | 10 800 | — |
| Roggen | „ | 10 300 | — | — | — |
| Weizen | „ | 1 000 | — | — | — |
| Getreide, nicht bes. benannt | „ | 4 208 | — | — | — |
| Gips in Stücken, gebrannter und gemahlener | „ | 328 660 | 983 600 | 93 400 | — |
| Heu | „ | 75 030 | 246 400 | 34 340 | 27 505 |
| Kalk | „ | 4 284 | 31 520 | 2 050 | — |
| Landesprodukte, nicht besonders benannt | „ | 183 000 | 1 432 000 | 71 005 | 3 600 |
| Ölkuchen | „ | 34 800 | 475 000 | 6 000 | 740 |
| Ölsaaten | „ | 12 885 | — | — | — |
| Steine | „ | 1 552 400 | 2 906 000 | 1 368 000 | 332 000 |
| Tonerde | „ | 753 200 | 916 000 | 348 000 | 579 180 |
| Zement | „ | 223 725 | 390 000 | 7 000 | 35 000 |
| Ziegel | „ | 7 887 440 | 8 026 000 | 11 921 820 | 5 091 700 |
| Balken, Brussen u. Mauerlatten | Stück | 152 977 | 91 969 | 20 615 | 47 157 |
| Pitprops | „ | 2 319 161 | 599 500 | 387 750 | 733 256 |
| Sleepers | „ | 85 839 | — | 45 650 | — |

[1]) Ausschließlich Hölzer.

Die Gesamtmenge der nach Riga auf der kurländischen Aa gelangten Waren zeigt im Jahrfünft 1896–1900 eine plötzliche enorme Steigerung, worauf in den beiden folgenden Jahrfünften ein Rückschlag zu vermerken war. Im Jahre 1911 trat dann wieder eine Aufwärtsbewegung ein, der jedoch im Jahre 1913 ein schroffer Niedergang folgte. Diese Schwankungen stehen im engsten Zusammenhang mit der stärkeren oder schwächeren Zufuhr von Ziegeln, die ihrerseits wieder von dem jeweiligen Grade der Bautätigkeit in Riga abhängig war. Neben Ziegeln wurden noch auf der kurländischen Aa nach Riga große Mengen Pitprops, Brennholz und Steine sowie in den letzten Jahren auch Tonerde befördert. Auch die Zufuhr von Sleepers, Balken, Brussen und Mauerlatten, Zement, Heu, Gemüse, Gips und Ölkuchen ist nennenswert, wenn auch viele dieser Artikel uns auf diesem Wege nicht Jahr für Jahr und dabei mitunter nur in sehr beschränktem Maße geliefert worden sind. Die früher in einigen Jahren nicht ganz unbeträchtliche Getreidezufuhr hat seit einiger Zeit ganz aufgehört.

d) Die Zufuhr aus dem Inlande auf der livländischen Aa.

Es kamen auf der livländischen Aa nach Riga:[1])

Tabelle 105.

| | | Im Durchschnitt der Jahre: | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1886—1890 | 1891—1895 | 1896—1900 | 1901—1905 |
| Balken, Brussen und Mauerlatten | Stück | 43 103 | 79 207 | 148 953 | 117 175 |
| Bretter | „ | — | — | — | 1 730 |
| Klötze | „ | — | — | — | 2 314 |
| Pitprops | „ | — | — | 295 850 | 86 176 |
| Sleepers | „ | 184 231 | 173 541 | 215 208 | 221 946 |
| Sparren und Ricker | „ | — | — | — | 39 900 |
| Spieren, Masten u. Bootsmasten | „ | 74 | — | 767 | 5 757 |
| Telephonpfosten | „ | — | — | — | — |
| Brennholz | Pud | — | — | — | — |

| | | durchschnittlich 1906—1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|
| Balken, Brussen und Mauerlatten | Stück | 210 227 | 214 731 | 215 174 | 165 344 |
| Bretter | „ | 524 | — | — | — |
| Klötze | „ | 3 125 | 4 023 | — | — |
| Pitprops | „ | 193 785 | 1 480 283 | 2 229 850 | 1 103 000 |
| Sleepers | „ | 365 757 | 249 146 | 369 546 | 586 639 |
| Sparren und Ricker | „ | 1 577 | — | — | — |
| Spieren, Masten u. Bootsmasten | „ | 11 109 | — | — | — |
| Telephonpfosten | „ | 4 200 | — | — | — |
| Brennholz | Pud | 312 751 | 10 886 | — | — |

[1]) Vor 1886 hat keine Zufuhr auf diesem Wege stattgefunden.

Auf diesem Wege sind nach Riga ausschließlich Holzmaterialien gebracht worden und zwar hat die Zufuhr seit dem Jahre 1906 wesentlich an Umfang gewonnen. Dieses ist in der Hauptsache der Eröffnung des Aa-Düna-Kanals zu verdanken, auf dem die die Aa heruntergeflößten Hölzer fast unabhängig von Wind und Wetter in die Düna gelangen können,

## C. Die Abfuhr ins Inland

Die Gesamtabfuhr, sowie die Abfuhr der wichtigsten

Tabel-

| Waren | 1866—1870 Pud | 1871—1875 Pud | 1876—1880 Pud | Im Durchschnitt 1881—1885 Pud |
|---|---|---|---|---|
| Gesamtabfuhr auf den Eisenbahnen | 6 165 736 | 9 796 905 | 13 360 322 | 11 890 955 |
| darunter die wichtigsten Waren: | | | | |
| Baumwolle, rohe | 4 839 | 9 067 | 110 501 | 66 654 |
| Bier und Porter, russ. | 11 468 | 61 320 | 198 726 | 465 061 |
| Blei | ? | 5 703 | 27 853 | 5 669 |
| Branntwein, Liköre u. a. spirit. Getränke | 10 372 | 15 121 | 17 885 | 39 524 |
| Dachpappe | ? | 1 902 | 12 608 | 24 044 |
| Drogen usw.: Alaun | 38 773 | 87 645 | 10 628 | 7 007 |
| Farbholz und -extrakte | 11 385 | 2 568 | 38 598 | 54 699 |
| Farben, verschiedene | | 25 003 | 41 726 | 95 521 |
| Gerbstoffe | ? | ? | ? | 40 674 |
| Glaubersalz | ? | 568 | 5 016 | 8 702 |
| Essig-, Schwefel-, Salz- und Stickstoffsäure | 1 244 | 950 | 2 674 | 2 564 |
| Schwefel | ? | 937 | 11 384 | 67 098 |
| Wagenschmiere | ? | 9 768 | 126 154 | 205 773 |
| Düngmittel | 12 571 | 78 159 | 303 697 | 865 702 |
| Eisen und Stahl, unbearb. | 136 630 | 489 978 | 497 995 | 292 171 |
| Gußeisen, unbearb. | ? | 73 780 | 1 631 335 | 1 857 053 |
| Eisen-, Gußeisen- u. Stahlfabrikate | 2 344 551 | 2 256 128 | 1 891 852 | 417 599 |
| Erde und Ton | 166 781 | 238 401 | 199 739 | 237 283 |
| Fett und Talg | 12 250 | 33 398 | 20 900 | 13 908 |
| Fische: Heringe | 248 095 | 354 656 | 214 556 | 375 005 |
| Früchte und Beeren, frische | 10 941 | 19 893 | 28 636 | 17 789 |
| Garn und Zwirn | 28 043 | 46 152 | 45 151 | 43 430 |
| Glas und Glaswaren | 8 750 | 20 799 | 29 237 | 31 369 |
| Gummi, Guttapercha, Kautschuk, sowie Gegenstände daraus | ? | 563 | 3 591 | 4 243 |
| Harze, trockene und Pech | 1 916 | 50 025 | 112 001 | 166 769 |
| Holzbaumaterialien: | | | | |
| Bretter und Balken | — | 3 357 | ? | ? |
| Jute | ? | ? | ? | 6 |
| Kohlen: Steinkohlen, Kols, Anthrazit und Briketts | 432 786 | 1 568 951 | 1 773 446 | 496 246 |
| Leder, Häute und Felle, exkl. Pelzwaren | 18 049 | 36 865 | 49 633 | 49 791 |
| Manufakturwaren und Gewebe | 53 726 | 57 085 | 63 865 | 56 896 |

[1]) Die Quantitäten können nicht mit Sicherheit festgestellt werden, da die russische ausgearbeitet ist.

während sie früher bis zur Mündung der Aa geflößt werden mußten, wo sie dann unter Umständen monatelang auf ruhiges Wetter warten mußten, um über das offene Meer in die Dünamündung bugsiert zu werden. Als wichtigste von der livländischen Aa nach Riga gelangte Holzgattungen sind Sleepers, Balken, Brussen und Mauerlatten sowie Pitprops zu nennen.

**auf den Eisenbahnen.**

Waren aus Riga auf den Eisenbahnen hat betragen:

le 106.

| der Jahre. 1886—1890 Pud | 1891—1895 Pud | 1896—1900 Pud | 1901—1905 Pud | 1906—1910 Pud | 1911 Pud | 1912 Pud | 1913 Pud |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 004 215 | 12 723 222 | 21 735 453 | 25 316 122 | 30 821 524 | 36 717 003 | 39 257 542 | 54 868 545 |
| 84 801 | 157 926 | 223 217 | 793 818 | 645 098 | 303 185 | 198 370 | 425 725 |
| 506 726 | 739 696 | 1 026 007 | 1 415 574 | 1 583 425 | 1 758 324 | 1 879 221 | 2 027 452 |
| 4 838 | 8 909 | 34 778 | 70 471 | 152 698 | 146 985 | 156 497 | 461 018 |
| 84 949 | 106 774 | 119 611 | 244 089 | 183 846 | 191 393 | 196 918 | 202 655 |
| 22 407 | 41 377 | 87 784 | 94 666 | 137 920 | 254 702 | 272 225 | 341 295 |
| 5 370 | 48 214 | 174 593 | 255 170 | 166 579 | [1]) | [1]) | [1]) |
| 23 324 | 31 499 | 56 400 | 205 591 | 186 104 | 195 531 | 135 425 | 166 330 |
| 226 558 | 87 034 | 47 230 | 331 243 | 446 153 | 543 872 | 556 282 | 639 614 |
| 30 180 | 281 | 2 194 | 288 768 | 525 582 | 758 287 | 479 335 | 558 742 |
| 4 952 | 56 137 | 85 109 | 141 679 | 249 427 | 294 158 | 243 098 | 213 654 |
| 7 329 | 146 385 | 256 436 | 351 975 | 453 889 | 555 348 | 601 131 | 534 223 |
| 28 222 | 33 597 | 52 014 | 56 250 | 21 616 | [1]) | [1]) | [1]) |
| 174 340 | 119 406 | 170 510 | 140 859 | 40 092 | [1]) | [1]) | [1]) |
| 823 712 | 1 251 228 | 1 851 758 | 2 893 631 | 3 939 681 | 6 874 637 | 7 562 547 | 7 802 031 |
| 142 527 | 354 300 | 916 310 | 513 071 | 700 568 | 885 506 | 782 036 | 866 838 |
| 1 378 219 | 206 848 | 181 233 | 155 230 | 159 999 | 162 020 | 250 345 | 230 480 |
| 413 000 | 832 513 | 1 451 524 | 1 840 987 | 2 118 763 | 2 146 963 | 2 250 529 | 2 379 307 |
| 170 127 | 262 766 | 441 558 | 454 849 | 632 406 | 942 445 | 958 511 | 874 834 |
| 15 745 | 37 404 | 61 988 | 64 481 | 165 675 | 213 438 | 134 573 | 238 544 |
| 223 596 | 422 841 | 428 334 | 412 755 | 681 325 | 1 213 652 | 1 661 167 | 1 791 903 |
| 12 054 | 8 598 | 6 774 | 41 279 | 159 805 | 369 587 | 343 651 | 330 653 |
| 47 312 | 78 967 | 128 391 | 167 810 | 224 038 | 237 221 | 320 037 | 272 691 |
| 31 246 | 52 493 | 141 994 | 308 024 | 230 706 | 171 047 | 198 432 | 283 732 |
| 12 913 | 76 891 | 162 740 | 288 817 | 275 347 | [1]) | [1]) | [1]) |
| 193 983 | 163 240 | 144 478 | 124 735 | 101 311 | 78 162 | 84 807 | 91 376 |
| ? | ? | ? | 278 820 | 414 804 | 896 267 | 1 090 870 | 796 618 |
| — | 2 968 | 61 249 | 230 948 | 231 725 | [1]) | [1]) | [1]) |
| 542 231 | 696 349 | 2 871 213 | 1 803 290 | 3 009 471 | 3 206 536 | 3 723 928 | 16 345 497 |
| 56 573 | 90 663 | 178 245 | 216 902 | 413 406 | 573 324 | 515 459 | 653 280 |
| 59 069 | 79 963 | 111 855 | 119 727 | 142 453 | 210 176 | 278 168 | 290 282 |

Eisenbahnstatistik diese Ware nunmehr in die II. Kategorie übergeführt hat, die nur sehr unvollkommen

| Waren | 1866—1870 Pud | 1871—1875 Pud | Im Durchschnitt: 1876—1880 Pud | 1881—1885 Pud |
|---|---|---|---|---|
| Maschinen und -teile | 29 286 | 93 112 | 120 228 | 167 254 |
| Mehl: Roggenmehl | 40 655 | 55 490 | 15 179 | 33 071 |
| Weizenmehl | | | 12 307 | 66 012 |
| Öle, Mineral- | 16 580 | 161 180 | 108 620 | 97 353 |
| „ Samen- u. Baum- inkl. Firnis | 21 321 | 57 489 | 195 254 | 328 793 |
| Papier, Pappe, Hülsen usw. | 20 498 | 64 034 | 89 981 | 108 772 |
| Porzellan-, Fayence- und Majolikawaren | 31 759 | 67 012 | 81 724 | 83 934 |
| Reis | 5 692 | 31 674 | 37 401 | 44 595 |
| Säcke, neue u. leer retournierte | 43 070 | 155 678 | 382 195 | 271 793 |
| Salz | 1 729 467 | 1 817 432 | 792 614 | 560 146 |
| Seife, exkl. wohlriechende | 22 705 | 44 130 | 61 826 | 52 664 |
| Tabak und Tabakfabrikate | 36 355 | 81 244 | 85 289 | 79 123 |
| Waldprodukte: Holzmasse | — | 106 | 867 | 8 752 |
| Wein | 70 612 | 105 040 | 95 845 | 72 007 |
| Zement | ? | 190 548 | 734 176 | 994 947 |
| Ziegel | 14 026 | 64 735 | 270 309 | 183 628 |

Der Warenversand aus Riga ins Innere Rußlands hat demnach fortlaufend an Umfang gewonnen und zwar ist er seit dem Jahre 1866 um das Neunfache gestiegen. Unter den für den Warenversand in Betracht kommenden Schienenwegen spielte früher die Riga-Oreler Bahn die erste und die „Riga-Pskower und Baltische Bahn" die zweite Rolle, während neuerdings die „Riga-Pskower und Baltische" Bahn (23% der Gesamtabfuhr) alle anderen Bahnen überflügelt hat, worauf dann die Petersburger-Warschauer und die Riga-Oreler Bahn folgten. Sehr beträchtlich war ferner die Abfuhr auf folgenden Schienenstraßen: der Moskau-Windau-Rybinsker, der Libau-Romnyer, Riga-Tuckumer, Riga-Mitau-Murawjewoer, der Nikolai-Bahn, den Nordbahnen und endlich den Südost- und Südwestbahnen. Rigas wichtigste Absatzgebiete lagen demnach in Nord-, Nordwest- und Mittel-Rußland, während der Osten und Süden erst in zweiter Linie in Frage kamen.

Die auf den Eisenbahnen ins Innere Rußlands abgeführten Artikel sind so mannigfaltig, daß es unmöglich ist, eine charakterisierende und dabei übersichtliche Zusammenfassung der Warengattungen in erschöpfender Weise darzustellen. Den Gegenstand der Abfuhr bildeten nämlich nicht nur die Artikel, die Riga als großer sich stetig entwickelnder Importhafen aus dem Auslande an sich gezogen hatte, sondern auch die Eigenprodukte, die Riga als gewaltiges Industriezentrum erzeugt hatte, sowie endlich die Riga vornehmlich aus seiner näheren Umgebung, aber auch von weither ununterbrochen zugeführten Waren inländischer Provenienz, die durch die Handelsvermittelung Rigas nach dem Binnenlande befördert wurden.

So wurden folgende aus dem Auslande bezogene Waren in sehr

| der Jahre 1886—1890 Pud | 1891—1895 Pud | 1896—1900 Pud | 1901—1905 Pud | 1906—1910 Pud | 1911 Pud | 1912 Pud | 1913 Pud |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 107 669 | 331 431 | 922 694 | 1 147 030 | 1 769 971 | 3 049 319 | 3 627 825 | 4 270 662 |
| 54 020 | 65 289 | 90 102 | 135 545 | 100 362 | 55 480 | 72 803 | 99 167 |
| 101 038 | 188 625 | 126 920 | 180 018 | 238 604 | 215 061 | 238 780 | 277 422 |
| 81 103 | 112 356 | 137 957 | 165 301 | 463 674 | 565 442 | 636 874 | 672 939 |
| 406 541 | 347 553 | 396 928 | 438 424 | 788 275 | 783 201 | 859 097 | 999 965 |
| 132 639 | 153 207 | 184 249 | 293 491 | 355 146 | 445 477 | 614 697 | 1 001 841 |
| 149 132 | 213 702 | 292 340 | 368 103 | 432 997 | 481 193 | 456 493 | 538 560 |
| 19 965 | 30 053 | 44 695 | 44 013 | 137 633 | 176 090 | 198 851 | 285 948 |
| 256 534 | 131 355 | 158 774 | 322 167 | 392 081 | 430 737 | 412 998 | 315 548 |
| 541 013 | 932 920 | 1 349 568 | 1 832 769 | 1 618 628 | 1 557 919 | 1 330 441 | 878 342 |
| 48 000 | 52 536 | 64 573 | 88 094 | 109 110 | 132 339 | 107 229 | 147 649 |
| 62 906 | 94 290 | 136 993 | 181 275 | 165 731 | 209 925 | 210 176 | 229 998 |
| 56 573 | 189 101 | 279 212 | 232 171 | 568 982 | 979 055 | 1 020 895 | 704 273 |
| 48 469 | 65 599 | 60 105 | 59 639 | 50 799 | 51 576 | 62 379 | 64 470 |
| 805 944 | 775 337 | 1 194 413 | 557 713 | 783 354 | 1 513 960 | 1 452 956 | 1 830 821 |
| 69 373 | 100 342 | 639 984 | 259 762 | 247 053 | 423 951 | 432 059 | 811 151 |

namhaften Quantitäten ins Reichsinnere versandt: Baumwolle, Blei, Drogen, Chemikalien, Apothekerwaren, Farbholz, Glaubersalz, verschiedene Säuren, Schwefel, Eisen, Stahl und Gußeisen, Rohgummi, Harze, Jute, Steinkohlen und Koks, Schmalz, Heringe, Reis, Wein, Farben, Gerbstoffe, Farbeextrakte, künstliche Düngmittel, Garne und Zwirn, Manufakturwaren, Maschinen, keramische Waren usw.

Von den in Riga erzeugten Industriewaren fanden vornehmlich folgende in Rußland Absatz: Farben, Farbeextrakte, Gerbstoffe, Wagenschmiere, künstliche Düngmittel, Glaswaren, Fayence- und Porzellanwaren, Gummiwaren, Manufakturwaren, Maschinen, Papier und Pappe, Tabakfabrikate, Zement, Säcke, Seife, Dachpappe, Bier und Porter, Branntwein, Liköre und andere spirituose Getränke. Unter den dem Rigaer Handel zum Weiterversand auf den Eisenbahnen übergebenen Waren inländischer Herkunft sind namentlich zu erwähnen: Holzbaumaterialien, Weizenmehl, Samen- und Baumöl, Mineralöl, Salz, Früchte und Beeren, Fette und Talg, Drogen, Chemikalien und Apothekerwaren.

## D. Die Abfuhr ins Inland auf den Wasserwegen.

### a) Die Abfuhr ins Inland auf dem Seewege.

Die Gesamtabfuhr sowie die Abfuhr der wichtigsten Artikel aus Riga auf dem Seewege hat folgende Quantitäten umfaßt:

Tabel-

| Waren | | 1866—1870 (durchschnittlich) | 1871—1875 (durchschnittlich) | 1876—1880 (durchschnittlich) | 1881—1885 (durchschnittlich) |
|---|---|---|---|---|---|
| Gesamtabfuhr zur See . . darunter die wichtigsten Waren: | Pud | 1 819 081 | 2 699 528 | 3 375 842 | 3 953 741 |
| Dachpappe . . . . . | „ | 2 282 | 5 384 | 7 536 | 13 246 |
| Draht . . . . . | „ | 187 | 5 349 | 10 407 | 11 936 |
| Drogen usw. . . . . | „ | 14 936 | 13 598 | 20 550 | 22 096 |
| Düngmittel . . . . . | „ | 3 732 | 3 909 | 12 258 | 9 558 |
| Eisen-, Gußeisen- u. Stahlfabrikate . . . . . | „ | 28 943 | 70 933 | 164 245 | 128 859 |
| Farben und Farbstoffe . . | „ | 1 563 | 6 860 | 13 257 | 22 420 |
| Garn und Zwirn . . . . | „ | 12 473 | 12 876 | 11 411 | 10 668 |
| Gerbstoffe . . . . . | „ | — | 9 | 1 260 | 269 |
| Getränke: Bier, Porter, Ale, Kwaß und Met . . . . | „ | 1 199 | 6 162 | 17 641 | 35 852 |
| Gips und Alabaster . . . | „ | 846 289 | 1 279 837 | 1 492 319 | 1 609 920 |
| Gummi, Guttapercha, Kautschuk, sowie Gegenstände daraus . . . . . | „ | 113 | 210 | 237 | 222 |
| Hölzer . . . . . | „ | 216 183 | 326 610 | 425 644 | 441 161 |
| Jutewaren . . . . . | „ | — | 66 | 963 | 30 |
| Kolonialwaren, nicht besonders benannt . . . . . | „ | 78 608 | 25 418 | 22 587 | 20 460 |
| Korken u. Korkfabrikate . | „ | 9 322 | 9 843 | 11 095 | 5 646 |
| Leder, Häute und Felle . | „ | 2 347 | 3 744 | 3 543 | 5 697 |
| Leim . . . . . | „ | 572 | 2 619 | 2 819 | 1 646 |
| Linoleum . . . . . | „ | — | — | — | — |
| Manufakturwaren und Gewebe . . . . . | „ | 8 546 | 11 684 | 30 749 | 16 215 |
| Mehl . . . . . | „ | 21 722 | 37 662 | 36 620 | 43 278 |
| Metalle: Eisen. . . . . | „ | 10 114 | 34 642 | 39 934 | 33 042 |
| Nägel und Nieten . . . . | „ | 371 | 10 055 | 46 082 | 51 041 |
| Öle, Mineral- . . . . . | „ | 3 272 | 4 299 | 17 775 | 59 817 |
| „ Samen- und Baum-, inkl. Firnis . . . . | „ | 7 667 | 24 256 | 32 339 | 39 439 |
| Papier und Pappe . . . | „ | 16 732 | 25 323 | 22 087 | 24 656 |
| Seife . . . . . | „ | 4 003 | 7 585 | 9 106 | 12 481 |
| Spat . . . . . | „ | — | — | — | — |
| Tabak u. Tabakfabrikate . | „ | 54 207 | 50 032 | 49 672 | 48 531 |
| Terpentin und Teer . . . | „ | 1 910 | 2 756 | 3 195 | 3 858 |
| Wasserglas . . . . . | „ | 1 | — | — | — |
| Wolle . . . . . | „ | 15 482 | 15 662 | 5 790 | 19 244 |
| Zellulose und Holzmasse . | „ | — | 157 | — | 2 213 |
| Zement . . . . . | „ | 6 959 | 158 322 | 131 061 | 320 024 |
| Zichorie . . . . . | „ | 23 763 | 45 213 | 55 304 | 79 772 |
| Zucker u. Zuckerrückstände . | „ | 1 027 | 21 229 | 42 976 | 50 847 |

le 107.

| 1886—1890 (durchschnittlich) | 1891—1895 (durchschnittlich) | 1896—1900 (durchschnittlich) | 1901—1905 (durchschnittlich) | 1906—1910 (durchschnittlich) | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 452 246 | 5 555 248 | 7 513 473 | 8 215 705 | 8 681 598 | 12 089 524 | 12 682 052 | 12 980 780 |
| 15 344 | 13 741 | 40 553 | 27 077 | 44 243 | 113 602 | 103 784 | 123 170 |
| 13 806 | 31 954 | 65 168 | 18 286 | 38 866 | 23 649 | 70 337 | 107 392 |
| 68 959 | 57 032 | 167 945 | 325 999 | 360 188 | 312 666 | 331 818 | 246 543 |
| 16 015 | 16 864 | 55 268 | 82 496 | 64 447 | 87 336 | 97 756 | 87 561 |
| 63 308 | 147 143 | 291 793 | 718 294 | 544 204 | 550 379 | 714 308 | 592 158 |
| 42 991 | 67 520 | 180 487 | 240 159 | 258 803 | 278 037 | 300 461 | 293 108 |
| 9 973 | 8 382 | 18 437 | 22 989 | 16 698 | 28 020 | 22 012 | 25 317 |
| 688 | 1 325 | 1 572 | 50 691 | 185 202 | 261 588 | 240 461 | 359 179 |
| 64 489 | 148 994 | 226 126 | 271 512 | 227 913 | 264 701 | 293 477 | 267 207 |
| 1 300 954 | 1 273 575 | 1 804 014 | 2 052 948 | 1 419 292 | 2 006 148 | 2 585 224 | 2 372 523 |
| 1 724 | 16 975 | 78 340 | 117 718 | 128 454 | 134 759 | 155 902 | 180 148 |
| 848 202 | 580 125 | 1 501 237 | 785 604 | 715 180 | 785 590 | 671 231 | 1 033 981 |
| — | — | 29 078 | 49 581 | 35 261 | 26 612 | 11 225 | 32 416 |
| 30 920 | 20 600 | 46 110 | 47 704 | 52 363 | 69 241 | 151 490 | 122 483 |
| 3 350 | 6 292 | 12 004 | 24 927 | 15 576 | 21 302 | 58 874 | 37 661 |
| 8 672 | 11 982 | 41 544 | 58 345 | 239 758 | 484 743 | 695 510 | 584 027 |
| 3 078 | 5 674 | 10 351 | 7 745 | 43 297 | 51 021 | 61 556 | 78 357 |
| - | 5 284 | 13 416 | 20 240 | 36 396 | 79 407 | 83 759 | 116 185 |
| 19 785 | 14 187 | 35 918 | 38 858 | 36 525 | 58 797 | 54 333 | 45 486 |
| 73 827 | 265 226 | 126 255 | 163 763 | 168 683 | 260 106 | 242 129 | 357 613 |
| 49 516 | 113 932 | 204 285 | 145 895 | 244 544 | 417 791 | 277 568 | 224 476 |
| 57 188 | 173 250 | 178 796 | 89 790 | 103 937 | 116 957 | 133 108 | 281 098 |
| 40 068 | 73 469 | 82 402 | 176 550 | 247 556 | 254 002 | 256 836 | 352 220 |
| 67 926 | 31 844 | 80 209 | 85 550 | 207 292 | 373 628 | 348 177 | 229 539 |
| 19 925 | 30 329 | 79 232 | 181 561 | 226 979 | 375 093 | 294 110 | 430 092 |
| 14 536 | 11 867 | 14 737 | 21 446 | 23 901 | 23 452 | 18 540 | 20 690 |
| 10 175 | 58 551 | 83 269 | 34 115 | 117 585 | 185 070 | 166 245 | 109 242 |
| 55 566 | 42 771 | 44 518 | 45 206 | 49 595 | 53 929 | 67 730 | 58 389 |
| 5 629 | 4 275 | 16 389 | 22 615 | 27 243 | 46 921 | 35 608 | 105 334 |
| — | 35 189 | 14 486 | 8 655 | 22 614 | 19 815 | 35 276 | 52 101 |
| 21 752 | 25 212 | 26 841 | 20 146 | 16 864 | 10 291 | 16 549 | 35 708 |
| 42 785 | 63 921 | 38 125 | 60 836 | 52 666 | 101 340 | 12 301 | 8 141 |
| 601 725 | 1 053 512 | 977 598 | 916 611 | 1 412 003 | 2 325 962 | 1 766 138 | 1 846 246 |
| 55 705 | 46 825 | 40 790 | 40 766 | 42 962 | 40 477 | 47 195 | 45 273 |
| 70 868 | 54 701 | 65 988 | 67 993 | 54 741 | 73 098 | 79 035 | 89 751 |

Rigas Warenversand auf dem Seewege, der sich seit dem Jahre 1866 ungemein gehoben hat, nahm seine Richtung hauptsächlich in die an der russischen Ostseeküste belegenen Nachbarhäfen (über 85% der Totalabfuhr), in zweiter Reihe in die am Schwarzen und Asowschen Meere belegenen russischen Häfen (ca. 10%) und endlich in die finländischen Häfen. In manchen Jahren traten auch Archangel am Weißen Meere sowie Wladiwostok im fernen Osten als Bestimmungshäfen auf, jedoch handelt es sich hier fast durchweg nur um verschwindend geringe Warenmengen von einigen 20000 Pud.

Unter den Ostseeplätzen nahm St. Petersburg seit jeher eine dominierende Stellung ein, denn sein Bezug stellte sich auf 50% und mehr des gesamten aus Riga verschifften Warenquantums, wobei wir vornehmlich folgende Artikel dorthin lieferten: Zement, Gips, Papier und Pappe, Metalle und Metallwaren, Maschinen, Linoleum, Holz, Häute und Felle, Gummiwaren, Farben und Farbstoffe, Gerbextrakte, Drogen und Apothekerwaren, spirituose Getränke, Öle, Konserven, Mehl usw.

Auch Reval und Libau figurierten als sehr bedeutende Abnehmer unserer Waren und zwar ersteres für Holzmaterialen, Gips, Dachpappe, Metalle und Metallwaren, Öle, Leim, Kreide usw. und letzteres für Zement, Häute und Felle, Mineralöle, Papier und Pappe, spirituose Getränke usw. Nach Pernau lieferten wir in großen Quantitäten Hölzer, Steinkohlen, Mehl, Zement, Metallwaren, Zucker, Heringe usw., nach Arensburg Häute und Felle, Mehl, Metallwaren, Getränke usw., nach Windau vornehmlich Zement und spirituose Getränke und nach Haynasch Ziegel und Tonerde. Von untergeordneter Bedeutung sind die anderen Ostseeplätze, wie Port-Kunda, Hapsal, Kuiwast, Dagoe-Kertell.

Unter den finnländischen Häfen sind namentlich Helsingfors, Wiborg, Abo, Kaskö und Raumo und unter den südrussischen Häfen Odessa, Rostow a. Don, Nowoross'isk, Batum, Poti und Sewastopol zu nennen.

Die nach allen vorstehend genannten Häfen verschifften Warengattungen sind so mannigfaltig, daß ihre auch nur annähernde Aufzählung ein Ding der Unmöglichkeit ist. Wir mußten uns daher damit begnügen, bei den an diesem Verkehr am stärksten beteiligten Häfen, d. h. den Ostseeplätzen, diejenigen von ihnen bezogenen Warenarten (meistens Rohstoffe, Halbfabrikate und Verzehrungsgegenstände) aufzuführen, die hervorragend große Quantitäten aufwiesen, während der ungemein mannigfaltigen und dabei hochwertigen Industrieartikel, weil sie eben fast durchweg in verhältnismäßig kleinen Quantitäten verschifft wurden, kaum Erwähnung getan worden ist.

### b) Die Abfuhr ins Inland auf der kurländischen Aa.

Die Gesamtabfuhr sowie die Abfuhr der einzelnen Waren aus Riga auf der kurländischen Aa hat betragen:

Tabelle 108.

| | | 1866—1870 (durchschnittlich) | 1871—1875 (durchschnittlich) | 1876—1880 (durchschnittlich) | 1881—1885 (durchschnittlich) |
|---|---|---|---|---|---|
| Die Gesamtabfuhr[1] | Pud | 698 103 | 721 289 | 671 612 | 921 623 |
| | Stück | 60 292 | 107 314 | 127 955 | 228 773 |
| darunter die wichtigsten Waren:[1] | | | | | |
| Brennholz | Pud | 98 993 | 412 517 | 422 675 | 681 561 |
| Düngmittel | „ | 9 756 | 49 745 | 12 381 | 8 785 |
| Holzspäne | „ | — | — | — | — |
| Kolonialwaren | „ | 1 777 | 30 | — | — |
| Leinsaat | „ | 229 | 41 | — | — |
| Petroleum | „ | 2 843 | 3 605 | 413 | 702 |
| Salz | „ | 67 629 | 24 407 | 7 454 | 1 766 |
| Steine | „ | 73 246 | 65 100 | 34 849 | 35 450 |
| Steinkohlen | „ | 78 548 | 67 147 | 110 966 | 123 959 |
| Balken | Stück | 676 | 4 724 | 8 376 | 10 739 |
| Bretter | „ | 51 445 | 102 490 | 95 952 | 117 979 |

| | | 1886—1890 (durchschnittlich) | 1891—1895 (durchschnittlich) | 1896—1900 (durchschnittlich) | 1901—1905 (durchschnittlich) |
|---|---|---|---|---|---|
| Die Gesamtabfuhr[1] | Pud | 1 339 673 | 567 920 | 2 372 375 | 1 667 563 |
| | Stück | 110 349 | 47 910 | 210 811 | 65 288 |
| darunter die wichtigsten Waren:[1] | | | | | |
| Brennholz | Pud | 378 252 | 246 398 | 1 683 776 | 756 021 |
| Düngmittel | „ | 5 630 | 4 584 | 148 880 | 259 440 |
| Holzspäne | „ | — | — | — | — |
| Kolonialwaren | „ | — | — | 46 820 | 145 880 |
| Leinsaat | „ | 205 | 15 962 | 42 156 | 7 155 |
| Petroleum | „ | 251 | 11 770 | 36 740 | 25 575 |
| Salz | „ | 2 030 | 3 472 | 1 620 | 5 070 |
| Steine | „ | 24 000 | 34 500 | 63 200 | 124 600 |
| Steinkohlen | „ | 905 919 | 243 627 | 324 431 | 323 084 |
| Balken | Stück | 17 263 | 7 380 | 17 553 | 6 113 |
| Bretter | „ | 85 932 | 40 390 | 193 226 | 46 737 |

[1]) Diese Ziffern können durchweg keinen Anspruch auf Zuverlässigkeit machen, da das der Handelsstatistischen Abteilung gelieferte Urmaterial, infolge des äußerst primitiven Erhebungsmodus, sehr viele Mängel und Lücken aufwies, was ganz besonders in neuerer Zeit, wo sich der Verkehr stark gehoben hatte, zu vermerken war.

| | | 1906—1910 (durchschnittlich) | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|---|---|
| Die Gesamtabfuhr[1]. . . | Pud | 3 301 524 | 5 184 458 | 8 477 269 | 2 050 312 |
| | Stück | 15 614 | 12 060 | 7 600 | 11 000 |
| darunter die wichtigsten Waren:[1]) | | | | | |
| Brennholz . . . . . | Pud | 2 158 190 | 3 035 362 | 1 541 592 | — |
| Düngmittel . . . . . | „ | 142 972 | 54 000 | 25 320 | — |
| Holzspäne . . . . . | „ | — | — | 6 585 494 | 2 041 978 |
| Kolonialwaren . . . . | „ | 329 200 | 947 096 | 63 000 | ? |
| Leinsaat . . . . . | „ | — | — | — | — |
| Petroleum . . . . . | „ | 27 610 | — | 1 155 | 1 100 |
| Salz . . . . . | „ | 400 | — | — | — |
| Steine . . . . . | „ | 132 800 | 336 000 | — | — |
| Steinkohlen . . . . . | „ | 425 062 | 772 000 | 245 955 | 6 340 |
| Balken . . . . . | Stück | 942 | — | — | — |
| Bretter . . . . . | „ | 14 672 | 12 060 | 7 100 | — |

Die Abfuhr auf diesem Wege weist zwar in manchen Jahren (seit 1896) einen verhältnismäßig bedeutenden Umfang auf, doch handelt es sich bei den größten Quantitäten um minderwertige Waren, so beispielsweise im Jahre 1912, wo bei einer plötzlich sprunghaft in die Höhe gegangenen Totalabfuhr von 8½ Mill. Pud über 6½ Mill. Pud auf Holzspäne, 1½ Mill. Pud auf Brennholz und ¼ Mill. Pud auf Steinkohlen entfielen. Auch in den anderen Jahren stellten die Artikel Brennholz und Steinkohlen die Hauptposten der Ausfuhr dar, während die höhere Werte repräsentierenden Waren, wie Kolonialwaren, Düngmittel, Petroleum, Balken und Bretter in weit bescheideneren Mengen versandt wurden. Ganz bedeutungslos war der Warenversand im Jahre 1913, wo er fast ausschließlich nur aus Holzspänen bestand.

### c) Die Abfuhr ins Inland auf der Düna und der livländischen Aa.

Der Warenversand auf der Düna war wegen der sich der Bergfahrt entgegenstellenden Hindernisse seit jeher von untergeordneter Bedeutung und hat übrigens in den letzten Jahren (seit 1908) ganz aufgehört. —

Was die livländische Aa anbelangt, so hat auf ihr eine Bergfahrt zu Handelszwecken bislang noch nicht stattgefunden.

[1]) Diese Ziffern können durchweg keinen Anspruch auf Zuverlässigkeit machen, da das der Handelsstatistischen Abteilung gelieferte Urmaterial, infolge des äußerst primitiven Erhebungsmodus, sehr viele Mängel und Lücken aufwies, was ganz besonders in neuerer Zeit, wo sich der Verkehr stark gehoben hatte, zu vermerken war.

# III. Rigas Handelsschiffahrt.

Es liefen in Riga ein aus fremdländischen sowie aus inländischen[1]) Häfen:

Tabelle 109.

| Durchschnittlich in den Jahren | Dampfer | | | | Segler | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Dampfer | Prozente des gesamten Schiffsverkehrs | Registertonnen | Registertonnen pro Dampfer | Zahl der Segler | Prozente des gesamten Schiffsverkehrs |
| 1868—1870[2]) | 400 | 17,5 | 129 785 | 324 | 1892 | 82,5 |
| 1871—1875 | 810 | 29,5 | 375 514 | 464 | 1933 | 70,5 |
| 1876—1880 | 1299 | 42,9 | 659 969 | 508 | 1731 | 57,1 |
| 1881—1885 | 1284 | 53,7 | 654 302 | 509 | 1107 | 46,3 |
| 1886—1890 | 1453 | 64,9 | 787 488 | 542 | 787 | 35,1 |
| 1891—1895 | 1334 | 73,6 | 847 066 | 635 | 478 | 26,4 |
| 1896—1900 | 1566 | 82,6 | 1 057 979 | 676 | 330 | 17,4 |
| 1901—1905 | 1641 | 85,1 | 1 097 325 | 669 | 287 | 14,9 |
| 1906—1910 | 2132 | 88,8 | 1 541 059 | 723 | 268 | 11,2 |
| 1911 | 2544 | 91,7 | 1 944 320 | 764 | 231 | 8,3 |
| 1912 | 2529 | 91,6 | 1 878 194 | 743 | 233 | 8,4 |
| 1913 | 2693 | 92,1 | 1 990 303 | 739 | 230 | 7,9 |

| Durchschnittlich in den Jahren | Segler | | Zusammen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Registertonnen | Registertonnen pro Segler | Zahl aller Schiffe | Prozente des gesamten Schiffsverkehrs | Registertonnen | Registertonnen pro Schiff |
| 1868—1870[2]) | 314 129 | 166 | 2292 | 100,0 | 443 914 | 194 |
| 1871—1875 | 375 250 | 194 | 2743 | 100,0 | 750 764 | 274 |
| 1876—1880 | 373 602 | 216 | 3030 | 100,0 | 1 033 571 | 341 |
| 1881—1885 | 247 914 | 224 | 2391 | 100,0 | 902 216 | 377 |
| 1886—1890 | 190 220 | 242 | 2240 | 100,0 | 977 708 | 436 |
| 1891—1895 | 117 676 | 246 | 1812 | 100,0 | 964 742 | 532 |
| 1896—1900 | 83 610 | 253 | 1896 | 100,0 | 1 141 589 | 602 |
| 1901—1905 | 70 897 | 247 | 1928 | 100,0 | 1 168 222 | 606 |
| 1906—1910 | 79 177 | 295 | 2400 | 100,0 | 1 620 236 | 675 |
| 1911 | 62 291 | 270 | 2775 | 100,0 | 2 006 611 | 723 |
| 1912 | 70 518 | 303 | 2762 | 100,0 | 1 948 712 | 706 |
| 1913 | 79 756 | 347 | 2923 | 100,0 | 2 070 059 | 708 |

[1]) In der nachstehenden Tabelle konnte der inländische Schiffsverkehr nur soweit berücksichtigt werden, als es sich um größere, 200 Reg.-T. und mehr enthaltende Fahrzeuge handelte. Von den den Rigaer Hafen aufsuchenden sehr zahlreichen kleinen Küstenfahrzeugen wurden bedeutende für den örtlichen Konsum bestimmte Warenmengen (Brennholz, Kartoffeln, Gemüse, Fische usw.) nach Riga gebracht.

[2]) Die Jahre 1866 und 1867 konnten hier nicht berücksichtigt werden, da in jener Zeit die Dampfer und Segler nicht gesondert registriert wurden.

Die starke Zunahme der Gesamtzahl der Registertonnen der seit dem Jahre 1868 aus dem Aus- und Inlande nach Riga eingekommenen Schiffe und zwar von knapp 450000 Reg.-T. auf über 2 Mill. Reg.-T. stand mit dem ungemein lebhaften Aufschwunge, den der Rigasche Handel während dieser fast 50-jährigen Zeitperiode genommen hatte, im Zusammenhang. Daß die Anzahl der eingekommenen Schiffe in diesem Zeitabschnitt jedoch nur wenig gewachsen ist, ist dem Umstande zuzuschreiben, daß der Verkehr von Jahr zu Jahr in steigendem Maße von großen Dampfern vermittelt wurde, während die kleineren Segler demgemäß immer mehr in den Hintergrund traten. So entfielen von allen nach Riga durchschnittlich in den Jahren 1868—1870 eingekommenen Schiffen auf die Dampfer nur 17,5% und auf die Segler 82,5%, während im Jahre 1913 die Dampfer daran mit 92,1%, die Segler aber nur noch mit 7,9% beteiligt waren.

Infolge Steigerung des Verkehrs von Dampfern, deren Dimensionen sich stetig vergrößerten, ist denn auch die durchschnittliche Registertonnenzahl für ein Schiff wesentlich gewachsen und zwar von 194 Reg.-T. in den Jahren 1868—1870 auf über 700 Reg.-T. im Jahre 1913.

Entsprechend den sich fortlaufend vergrößernden Dimensionen der Seeschiffe ist das Fahrwasser im Rigaschen Hafen durch seitens des Rigaer Börsenkomitees ausgeführte Stromregulierungsbauten sowie Baggerarbeiten[1]) fortlaufend vertieft worden. Die mittlere Wassertiefe im Rigaer Hafen stellte sich nämlich

Tabelle 110.

| im August der Jahre | im See-gatt auf Fuß | bei der Stadt auf Fuß | im August der Jahre | im See-gatt auf Fuß | bei der Stadt auf Fuß |
|---|---|---|---|---|---|
| 1866 . . . . | 18 | 15 3/4 | 1890 . . . . | 20 1/2 | 18 1/3 |
| 1867 . . . . | 17 | 14 1/4 | 1891 . . . . | 20 2/3 | 20 2/3 |
| 1868 . . . . | 17 1/2 | 13 1/2 | 1892 . . . . | 20 2/3 | 20 2/3 |
| 1869 . . . . | 19 1/2 | 15 1/2 | 1893 . . . . | 22 1/4 | 21 1/4 |
| 1870 . . . . | 19 1/4 | 16 1/4 | 1894 . . . . | 23 1/6 | 21 1/6 |
| 1871 . . . . | 19 | 15 | 1895 . . . . | 22 1/2 | 20 1/2 |
| 1872 . . . . | 18 | 15 1/2 | 1896 . . . . | 22 | 20 |
| 1873 . . . . | 17 1/4 | 14 3/4 | 1897 . . . . | 23 1/12 | 22 1/3 |
| 1874 . . . . | 17 5/8 | 15 1/4 | 1898 . . . . | 22 1/3 | 22 1/3 |
| 1875 . . . . | 17 1/4 | 14 3/4 | 1899 . . . . | 23 1/4 | 22 7/12 |
| 1876 . . . . | 16 7/8 | 14 5/8 | 1900 . . . . | 22 1/6 | 22 1/12 |
| 1877 . . . . | 18 3/4 | 15 1/2 | 1901 . . . . | 23 2/3 | 21 2/3 |
| 1878 . . . . | 16 7/8 | 15 3/8 | 1902 . . . . | 24 1/3 | 22 1/3 |
| 1879 . . . . | 18 1/8 | 15 5/8 | 1903 . . . . | 26 1/12 | 23 1/12 |
| 1880 . . . . | 17 1/2 | 14 3/4 | 1904 . . . . | 25 1/2 | 22 1/2 |
| 1881 . . . . | 17 3/5 | 15 3/10 | 1905 . . . . | 24 2/3 | 22 1/3 |
| 1882 . . . . | 18 | 15 1/2 | 1906 . . . . | 25 1/2 | 22 1/2 |
| 1883 . . . . | 18 1/5 | 14 2/5 | 1907 . . . . | 25 1/6 | 22 5/6 |
| 1884 . . . . | 19 1/4 | 14 11/12 | 1908 . . . . | 25 1/3 | 22 1/3 |
| 1885 . . . . | 19 3/4 | 15 7/12 | 1909 . . . . | 25 1/3 | 22 1/3 |
| 1886 . . . . | 20 1/6 | 17 1/6 | 1910 . . . . | 24 1/2 | 21 1/2 |
| 1887 . . . . | 20 5/12 | 17 5/12 | 1911 . . . . | 25 1/3 | 22 1/3 |
| 1888 . . . . | 19 11/12 | 16 2/3 | 1912 . . . . | 25 1/6 | 22 1/6 |
| 1889 . . . . | 20 11/12 | 17 2/3 | 1913 . . . . | 25 3/4 | 23 1/4 |

[1]) Der Rigaer Börsenkomitee verfügte vor dem Weltkriege über 4 Eimer- und 3 Saugbagger sowie über 50 Prähme und 5 Schleppdampfer.

Der Nationalität nach gliederten sich die in Riga aus fremdländischen Häfen eingelaufenen Dampfer und Segler folgendermaßen:

Tabelle 111.

| Flaggen: | 1868/70 durchschnittlich[1]) | | | | 1871/75 durchschnittlich | | | | 1876/80 durchschnittlich | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | |
| | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. |
| Russische | 10 | 2 728 | 142 | 33 316 | 19 | 4 627 | 167 | 42 528 | 41 | 18 505 | 186 | 48 511 |
| Schwedische | 6 | 1 249 | 44 | 4 503 | 95 | 28 529 | 37 | 6 124 | 179 | 55 186 | 43 | 7 924 |
| Norwegische | — | — | 254 | 43 893 | 19 | 4 529 | 332 | 65 006 | 28 | 7 911 | 309 | 75 453 |
| Dänische | 1 | 559 | 171 | 20 668 | 34 | 27 409 | 143 | 19 137 | 90 | 81 598 | 115 | 16 440 |
| Deutsche | 61 | 9 183 | 559 | 90 000 | 99 | 27 608 | 700 | 131 563 | 211 | 78 620 | 616 | 115 824 |
| Holländische | 2 | 613 | 242 | 36 099 | 14 | 6 478 | 267 | 49 636 | 12 | 6 436 | 284 | 68 041 |
| Belgische | — | — | 5 | 856 | 1 | 772 | 1 | 133 | 1 | 709 | — | — |
| Französische | — | — | 64 | 10 299 | 1 | 297 | 38 | 6 989 | 1 | 282 | 26 | 6 083 |
| Großbritannische | 109 | 71 987 | 311 | 59 414 | 309 | 215 500 | 214 | 50 735 | 457 | 322 673 | 116 | 27 565 |
| Portugiesische | — | — | 1 | 67 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Spanische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Italienische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 134 |
| Österreichische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Griechische | — | — | — | — | — | — | 1 | 60 | 1 | 332 | — | — |
| Nordamerikanische | — | — | 1 | 444 | — | — | 2 | 887 | — | — | 1 | 388 |
| Haytische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Brasilianische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Zusammen | 189 | 86 319 | 1794 | 299 559 | 591 | 315 749 | 1902 | 372 798 | 1021 | 572 252 | 1697 | 366 363 |

[1]) Die Jahre 1866 und 1867 konnten hier nicht berücksichtigt werden, da in jener Zeit die Dampfer und Segler nicht gesondert registriert wurden.

## Tabelle 111 (Fortsetzung).

| Flaggen | 1881/85 durchschnittlich | | | | 1886/90 durchschnittlich | | | | 1891/95 durchschnittlich | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | |
| | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-R. | Anzahl | Reg.-T. |
| Russische | 32 | 14 690 | 231 | 57 910 | 26 | 15 292 | 265 | 68 910 | 25 | 20 922 | 201 | 54 437 |
| Schwedische | 99 | 24 869 | 29 | 6 005 | 182 | 44 599 | 32 | 7 234 | 121 | 34 255 | 22 | 4 301 |
| Norwegische | 50 | 16 259 | 173 | 42 078 | 38 | 11 463 | 117 | 26 987 | 36 | 15 505 | 51 | 15 687 |
| Dänische | 105 | 63 772 | 58 | 8 071 | 130 | 93 997 | 75 | 11 586 | 146 | 125 726 | 68 | 9 180 |
| Deutsche | 264 | 124 906 | 404 | 79 534 | 286 | 155 480 | 190 | 43 503 | 273 | 163 049 | 76 | 17 476 |
| Holländische | 3 | 1 979 | 155 | 43 030 | 8 | 6 315 | 76 | 24 858 | 7 | 5 560 | 29 | 8 988 |
| Belgische | 1 | 300 | 1 | 44 | 1 | 397 | — | — | 4 | 3 241 | — | — |
| Französische | — | — | 10 | 2 481 | 1 | 729 | 4 | 1 145 | 1 | 142 | 2 | 560 |
| Großbritannische | 395 | 273 003 | 24 | 4 175 | 441 | 322 975 | 16 | 3 190 | 331 | 270 024 | 6 | 1 327 |
| Portugiesische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Spanische | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 759 | — | — |
| Italienische | — | — | 1 | 497 | — | — | 1 | 354 | — | — | 1 | 502 |
| Österreichische | — | — | 1 | 122 | — | — | 1 | 350 | 1 | 365 | 1 | 377 |
| Griechische | 1 | 200 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Nordamerikanische | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 348 | — | — |
| Haytische | — | — | — | — | — | — | 1 | 79 | — | — | — | — |
| Brasilianische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Zusammen | 950 | 519 978 | 1087 | 243 947 | 1113 | 651 247 | 778 | 188 196 | 947 | 639 896 | 457 | 112 835 |

## Tabelle 111 (Fortsetzung).

| Flaggen: | 1896/1900 durchschnittlich | | | | 1901/05 durchschnittlich | | | | 1906/10 durchschnittlich | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | |
| | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. |
| Russische | 41 | 36 381 | 179 | 46 002 | 114 | 89 403 | 156 | 32 879 | 175 | 149 732 | 133 | 28 630 |
| Schwedische | 147 | 54 514 | 21 | 5 182 | 128 | 49 620 | 14 | 2 493 | 152 | 80 045 | 12 | 3 043 |
| Norwegische | 77 | 47 278 | 36 | 14 551 | 60 | 39 749 | 20 | 11 823 | 129 | 96 514 | 14 | 9 792 |
| Dänische | 214 | 195 510 | 41 | 5 071 | 206 | 166 436 | 37 | 3 845 | 282 | 217 433 | 37 | 4 618 |
| Deutsche | 335 | 195 774 | 21 | 4 968 | 430 | 236 348 | 22 | 10 674 | 525 | 320 522 | 43 | 25 540 |
| Holländische | 9 | 9 129 | 7 | 2 153 | 9 | 9 534 | 2 | 291 | 15 | 18 402 | 2 | 321 |
| Belgische | 4 | 3 020 | — | — | 6 | 4 438 | — | — | 7 | 6 845 | — | — |
| Französische | 1 | 1 273 | 1 | 484 | 2 | 2 554 | 1 | 37 | 3 | 2 511 | 1 | 61 |
| Großbritannische | 317 | 282 395 | 4 | 810 | 269 | 240 770 | 1 | 483 | 305 | 280 611 | 1 | 16 |
| Portugiesische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Spanische | 2 | 2 227 | — | — | 1 | 1 594 | — | — | 1 | 1 782 | — | — |
| Italienische | 1 | 312 | 1 | 169 | 1 | 488 | 1 | 325 | 1 | 214 | 1 | 414 |
| Österreichische | 1 | 357 | — | — | — | — | — | — | 1 | 700 | — | — |
| Griechische | — | — | — | — | 1 | 178 | — | — | 1 | 692 | — | — |
| Nordamerikanische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Haytische | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Brasilionische | — | — | — | — | 1 | 194 | — | — | — | — | — | — |
| Zusammen | 1149 | 828 170 | 311 | 79 390 | 1228 | 841 306 | 254 | 62 850 | 1597 | 1 176 003 | 244 | 72 435 |

## Tabelle 111 (Fortsetzung).

| Flaggen: | 1911 | | | | 1912 | | | | 1913 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | | Dampfer | | Segler | |
| | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. |
| Russische . . . . . | 163 | 151 979 | 102 | 24 527 | 210 | 201 603 | 133 | 32 107 | 229 | 209 905 | 96 | 22 410 |
| Schwedische . . . . | 275 | 167 444 | 19 | 2 586 | 299 | 174 700 | 6 | 1 558 | 310 | 167 391 | 8 | 3 189 |
| Norwegische . . . . | 199 | 154 859 | 15 | 10 139 | 168 | 137 635 | 8 | 6 841 | 206 | 159 089 | 9 | 7 534 |
| Dänische . . . . . | 289 | 235 877 | 56 | 5 342 | 273 | 223 560 | 34 | 3 214 | 256 | 219 920 | 42 | 3 938 |
| Deutsche . . . . . | 593 | 373 256 | 31 | 16 618 | 577 | 357 783 | 36 | 23 320 | 644 | 398 126 | 30 | 17 436 |
| Holländische . . . . | 23 | 26 856 | — | — | 17 | 16 345 | 1 | 118 | 20 | 22 453 | 4 | 408 |
| Belgische . . . . . | 7 | 7 484 | — | — | 5 | 4 727 | — | — | 2 | 2 707 | — | — |
| Französische . . . . | 2 | 1 701 | — | — | 4 | 5 362 | — | — | 4 | 5 994 | 1 | 152 |
| Großbritannische . . | 325 | 339 372 | — | — | 282 | 298 120 | — | — | 291 | 308 792 | — | — |
| Portugiesische . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Spanische . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 959 | — | — |
| Italienische . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 2 013 | 1 | 1 033 |
| Österreichische . . . | 1 | 1 776 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Griechische . . . . . | — | — | — | — | 1 | 1 982 | — | — | — | — | — | — |
| Nordamerikanische . . | — | — | — | — | 1 | 298 | — | — | — | — | — | — |
| Haytische . . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Brasilianische . . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Zusammen . . . . | 1877 | 1 460 604 | 223 | 59 212 | 1837 | 1 422 115 | 218 | 67 158 | 1964 | 1 498 349 | 191 | 56 100 |

Das Übergewicht, das die englische Reederei seit 1868 im Dampfschiffsverkehr Rigas gehabt hatte, ist ihr in der Folge nicht erhalten geblieben. In den Jahren 1906—1910 ist ihr nämlich seitens der deutschen Dampfschiffsreederei der Rang abgelaufen worden, so daß letztere von diesem Zeitpunkt ab unbestritten an erster Stelle stand, während sich die englische Flagge mit dem zweiten Platz begnügen mußte. An dritter Stelle stand dann die dänische Dampfschiffsreederei. Auch die unter russischer, schwedischer und norwegischer Flagge fahrenden Dampfer haben den Rigaer Hafen, namentlich seit den Jahren 1906—1910, weit häufiger als früher besucht, wobei die stärksten Fortschritte in die Jahre 1911—1913 fallen. Die unter anderen Flaggen fahrenden Dampfer verkehrten, abgesehen vielleicht von der holländischen, nur ausnahmsweise im Rigaer Hafen.

Im Segelschiffsverkehr dominierte seit dem Jahre 1886 unbedingt die russische Flagge, während früher die deutsche an erster Stelle stand, die nunmehr an den zweiten Platz gerückt ist. Außer diesen beiden Flaggen kam in den drei letzten Jahren vor dem Kriegsausbruch nur noch die norwegische Flagge in Betracht. Die in früheren Jahren (1868 bis 1875) Riga so häufig aufsuchenden großbritannischen Segler waren schließlich ganz aus dem Verkehr im Rigaschen Hafen entschwunden. Dasselbe gilt auch für die holländischen Segelschiffe.

Betrachten wir nun die Herkunftshäfen der in Riga aus dem Auslande eingelaufenen Schiffe, so erkennen wir, daß in den Jahren 1871 bis 1895 die deutschen Häfen die erste Stelle einnahmen, von der sie jedoch im Jahre 1896 durch die großbritannischen Häfen verdrängt wurden. Aus letzteren wurden nämlich von diesem Zeitpunkte ab in stetig steigendem Maße Steinkohlen nach Riga eingeführt, die für den Bedarf der sich immer mächtiger entfaltenden Rigaer Industrie bestimmt waren. Einen ganz enormen Umfang nahm der Import englischer Steinkohle nach Riga in den drei letzten Jahren vor dem Kriege und zwar namentlich im Jahre 1913 an, in welchem nach Riga aus großbritannischen Häfen 580 mit Kohlen beladene Schiffe von insgesamt 574000 Reg.-T., d. i. 37% der Gesamtzahl der aus fremdländischen Häfen eingekommenen Registertonnen (1554000 Reg.-T.) gelangten.

Unter den anderen wichtigeren Herkunftshäfen der in Riga eingelaufenen Schiffe sind die dänischen, ferner die schwedischen und holländischen Häfen zu nennen.

Von den in Riga aus fremdländischen Häfen eingelaufenen Schiffen kamen

Tabelle 112.

| aus | 1866/70 durchschnittlich | | 1871/75 durchschnittlich | | 1876/80 durchschnittlich | | 1881/85 durchschnittlich | | 1886/90 durchschnittlich | | 1891/95 durchschnittlich | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T |
| Schwedischen Häfen . . . . | 57 | 7 166 | 124 | 33 361 | 210 | 65 516 | 155 | 43 768 | 191 | 60 266 | 130 | 45 561 |
| Norwegischen Häfen . . . . | 132 | 15 426 | 109 | 15 380 | 104 | 22 739 | 71 | 15 265 | 43 | 10 053 | 36 | 9 138 |
| Dänischen Häfen . . . . . | 248 | 43 352 | 258 | 63 475 | 232 | 73 396 | 208 | 92 268 | 281 | 130 497 | 236 | 133 859 |
| Deutschen Häfen . . . . . | 509 | 94 260 | 803 | 246 389 | 820 | 299 020 | 586 | 246 796 | 550 | 273 155 | 474 | 287 666 |
| Holländischen Häfen . . . . | 169 | 29 876 | 252 | 58 599 | 309 | 96 099 | 164 | 53 811 | 86 | 39 997 | 44 | 21 813 |
| Großbritannischen Häfen . . | 593 | 129 278 | 641 | 194 088 | 726 | 264 357 | 627 | 234 466 | 536 | 238 306 | 385 | 198 478 |
| anderen Häfen . . . . . | 299 | 62 463 | 306 | 77 255 | 317 | 117 488 | 226 | 77 551 | 204 | 87 169 | 99 | 56 216 |
| Zusammen . . . . . | 2007 | 381 821 | 2493 | 688 547 | 2718 | 938 615 | 2037 | 763 925 | 1891 | 839 443 | 1404 | 752 731 |

| aus | 1896/1900 durchschnittlich | | 1901/05 durchschnittlich | | 1906/10 durchschnittlich | | 1911 | | 1912 | | 1913 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | |
| Schwedischen Häfen . . . . | 147 | 50 445 | 139 | 45 850 | 195 | 90 295 | 241 | 122 849 | 265 | 119 967 | 251 | 90 881 |
| Norwegischen Häfen . . . . | 32 | 11 589 | 19 | 6 886 | 25 | 10 317 | 29 | 11 392 | 26 | 16 342 | 23 | 12 885 |
| Dänischen Häfen . . . . . | 188 | 120 756 | 227 | 121 777 | 244 | 145 914 | 276 | 177 617 | 287 | 177 387 | 227 | 142 405 |
| Deutschen Häfen . . . . . | 471 | 289 665 | 507 | 296 667 | 677 | 423 131 | 749 | 493 630 | 638 | 402 544 | 627 | 354 345 |
| Holländischen Häfen . . . . | 55 | 36 997 | 43 | 26 869 | 48 | 41 670 | 65 | 57 082 | 76 | 67 507 | 94 | 86 691 |
| Großbritannischen Häfen . . | 455 | 320 110 | 478 | 353 098 | 564 | 461 937 | 634 | 554 158 | 656 | 601 357 | 851 | 785 361 |
| anderen Häfen . . . . . | 112 | 77 998 | 69 | 53 009 | 88 | 75 174 | 106 | 103 088 | 107 | 104 169 | 82 | 81 881 |
| Zusammen . . . . . | 1460 | 907 560 | 1482 | 904 156 | 1841 | 1 248 438 | 2100 | 1 519 816 | 2055 | 1 489 273 | 2155 | 1 554 449 |

Eine recht bedeutende Verschiebung ist seit Ende des vorigen Jahrhunderts in dem Verhältnis zwischen den mit Ladung und Ballast in Riga eingelaufenen Schiffen zu beobachten. Während nämlich bis dahin die Ballastladung das Übergewicht hatte, kam seitdem die Mehrzahl der Schiffe mit Waren an. Der Grund hierfür ist in der Entwicklung der Rigaer Industrie zu suchen, die in stetig steigendem Maße Heizmaterialien, Rohstoffe und Halbfabrikate aus dem Auslande beziehen mußte.

Von den aus fremdländischen Häfen in Riga eingelaufenen Schiffen waren beladen:

Tabelle 113.

| | mit Waren % der Gesamtzahl der eingekommenen Reg.-T. | mit Ballast % der Gesamtzahl der eingekommenen Reg.-T. |
|---|---|---|
| 1866—1870 . . . . | 49,8 | 50,2 |
| 1871—1875 . . . . | 40,2 | 59,8 |
| 1876—1880 . . . . | 42,9 | 57,1 |
| 1881—1885 . . . . | 48,7 | 51,3 |
| 1886—1890 . . . . | 44,1 | 55,9 |
| 1891—1895 . . . . | 44,6 | 55,4 |
| 1896—1900 . . . . | 57,7 | 42,3 |
| 1901—1905 . . . . | 63,9 | 36,1 |
| 1906—1910 . . . . | 59,9 | 40,1 |
| 1911 . . . . | 62,2 | 37,8 |
| 1912 . . . . | 67,4 | 32,6 |
| 1913 . . . . | 80,8 | 19,2 |

Von den beiden Ländern, mit denen Riga im regsten Warenaustausch stand, entsandte Deutschland auch noch bis zum Ausbruche des Krieges eine sehr große Anzahl mit Ballast beladener Schiffe nach Riga (1913 : 178 Schiffe mit 149000 Reg.-Tonnen oder 42% aller in Riga eingelaufenen deutschen Schiffe), während in Riga aus Großbritannien nur ausnahmsweise Ballastschiffe eintrafen (1913 : 29 Schiffe mit 30670 Reg.-T., was knapp 4% aller nach Riga gekommenen großbritannischen Schiffe ausmacht). Eine Erklärung hierfür findet sich darin, daß Riga aus Deutschland weniger Massenwaren, sondern vornehmlich Stückgüter sowie andere wertvolle Waren bezogen hat, während Riga von seiten Großbritanniens außer diesen Waren noch gewaltige Steinkohlenmengen geliefert wurden.

Da sich die in einen Hafen eingelaufenen Schiffe mit den aus demselben Hafen ausgelaufenen Schiffen in Bezug auf Anzahl, Flagge, Größe, Betriebskraft so gut wie völlig decken, so bedarf es einer gesonderten Behandlung der aus dem Rigaer Hafen ausgelaufenen Schiffe hinsicht-

lich der genannten Gesichtspunkte nicht, sondern es wären nur noch die Bestimmungshäfen dieser Schiffe sowie das Verhältnis zwischen den mit Ladung und Ballast ausgegangenen Schiffen zu betrachten.

Was die Verkehrsrichtung der ausgelaufenen Schiffe anbelangt, so sind seit jeher die meisten Schiffe nach Großbritannien gegangen, mit dem Riga ja auch den lebhaftesten Handel trieb und erst in zweiter Linie kamen die deutschen sowie die holländischen Häfen in Betracht, nach welch letzteren ja sehr erhebliche für Westdeutschland bestimmte Warenmengen dirigiert wurden. Es folgten dann je nach ihrer Bedeutung die belgischen, französischen, schwedischen, dänischen und norwegischen Häfen. In alle anderen ausländischen Häfen wurden nur ausnahmsweise Schiffe aus Riga ausklariert. —

Außerordentlich günstig hat sich das Verhältnis zwischen den mit Waren und mit Ballast ausgegangenen Schiffen gestaltet. Die Zahl der Ballastschiffe war sehr gering, was den umfangreichen Holzabladungen des Rigaer Hafens zu verdanken war. Letztere betrugen beispielsweise im Jahre 1913 ca. 13 Mill. Doppelzentner oder 65% der zur Verschiffung gelangten Warenmenge von 20 Mill. Doppelzentnern.

Es waren von den im ganzen ausgegangenen Reg.-T. beladen:

Tabelle 114.

| | mit Waren % | mit Ballast % |
|---|---|---|
| 1891—1895 durchschnittlich | 99,2 | 0,8 |
| 1896—1900 „ | 97,8 | 2,2 |
| 1901—1905 „ | 97,2 | 2,8 |
| 1906—1910 „ | 97,9 | 2,1 |
| 1911 | 96,2 | 3,8 |
| 1912 | 96,6 | 3,4 |
| 1913 | 90,3 | 9,7 |

Die Schiffahrtsverhältnisse im Rigaer Hafen sind im großen und ganzen recht günstig, wenn auch Riga nicht als eisfreier Hafen anzusprechen ist, was aus nachfolgender Tabelle über den Navigationsschluß im Rigaschen Hafen seit dem Jahre 1884 (nach altem Stil gerechnet) ersichtlich ist[1]).

[1]) Um den Vergleich mit früheren Jahren, wo die Schiffahrt der Hilfe von See-Eisbrechern entbehren mußte, zu ermöglichen, hat die Tätigkeit der Eisbrecher, die dem Rigaer Handel seit Beginn dieses Jahrhunderts zur Verfügung standen, in dieser Tabelle keine Berücksichtigung gefunden, so daß also, sobald die Schiffe nur mit Hilfe von Eisbrechern ein- und auslaufen konnten, die Navigation als geschlossen angesehen wurde. Tatsächlich ist aber die Zeit der Eissperre mit Hilfe der Eisbrecher stark abgekürzt worden, ja es konnte seit dem Jahre 1912, von welchem Zeitpunkt ab Riga über seinen eigenen starken Eisbrecher verfügte, eigentlich überhaupt nicht mehr von einem Schluß, sondern höchstens nur von kurzen ziemlich belanglosen Unterbrechungen der Schiffahrt die Rede sein.

## Tabelle 115.

| im Jahre | Zahl der Tage | Die freie Schiffahrt war geschlossen: |
|---|---|---|
| 1884 | 0 | **Garnicht** |
| 1885 | 0 | **Garnicht** |
| 1886 | 67 | Vom 23. Januar bis zum 30. März |
| 1887 | 0 | **Garnicht** |
| 1888 | 99 | Vom 10. Januar bis zum 18. April |
| 1889 | 96 | Vom 9. Januar bis zum 14. April |
| 1890 | 4 | Vom 16. Februar bis zum 20. Februar |
| 1891 | 52 | Vom 3. Januar bis zum 23. Februar |
| 1892 | 48 | Vom 31. Januar bis zum 14. März<br>Vom 25. Dezember bis zum 31. Dezember |
| 1893 | 108 | Vom 1. Januar bis zum 19. April |
| 1894 | 3 | Vom 7. Februar bis zum 10. Februar |
| 1895 | 66 | Vom 23. Januar bis zum 30. März |
| 1896 | 37 | Vom 1. Februar bis zum 9. März<br>und am 31. Dezember |
| 1897 | 75 | Vom 1. Januar bis zum 17. März |
| 1898 | 5 | Vom 12. März bis zum 17. März |
| 1899 | 12 | Vom 22. bis zum 28. Februar und vom 11. bis zum 15. März, sowie vom 29. bis zum 31. Dezember |
| 1900 | 94 | Vom 1. Januar bis zum 5. April |
| 1901 | 23 | Vom 29. Januar bis zum 20. Februar |
| 1902 | 73 | Vom 20. Januar bis zum 3. April |
| 1903 | 8 | Vom 6. Januar bis zum 10. Januar<br>Vom 4. Februar bis zum 6. Februar |
| 1904 | 43 | Vom 11. Februar bis zum 25. März |
| 1905 | 35 | Vom 6. Januar bis zum 10. Februar |
| 1906 | 0 | **Garnicht** |
| 1907 | 81 | Am 21. und 22. Januar, vom 26. Januar bis zum 6. März, vom 8. März bis zum 2. April, vom 8. April bis zum 10. April, vom 20. Dezember bis zum 24. Dezember und vom 27. Dezember bis zum 31. Dezember |
| 1908 | 60 | Vom 1.—3. Januar, vom 29. Januar bis zum 3. Februar, vom 13. Februar bis zum 15. Februar, am 20. und 21. Februar und vom 26. Februar bis zum 11. April |
| 1909 | 83 | Vom 20. Januar bis zum 13. April |
| 1910 | 0 | **Garnicht** |
| 1911 | 26 | Vom 25. Januar bis zum 9. Februar und vom 22. März bis zum 2. April |
| 1912 | 76 | Vom 9. Januar bis zum 25. März |
| 1913 | 27 | Vom 16.—24. Januar, vom 4.—21. Februar und am 30. und 31. Dezember |
| 1914 | 29 | Vom 1.—15. Januar, vom 11.—16. Februar, vom 25. Februar bis zum 2. März und am 17. und 18. März. |
| im Jahresdurchschnitt | 43 | |

Vom Jahre 1884 bis zum Jahre 1914, also im Laufe von 31 Jahren, konnte die Schiffahrt nur in 5 Jahren völlig unbehindert vonstatten gehen, während sie in allen anderen Jahren längere oder kürzere Zeit hindurch geschlossen war (in den 31 Jahren durchschnittlich an 43 Tagen). Hierbei spielte die Vereisung des Rigaer Hafens selbst, d. h. des Dünaflusses, gar keine Rolle, da er ohne namhafte Mühe durch kleine Flußeisbrecher das runde Jahr hindurch offen gehalten werden konnte. Dagegen waren hier die Eisverhältnisse im Rigaschen Meerbusen, besonders westlich vom Kap Domesnäs, maßgebend, wo zur Zeit der starken Fröste, namentlich in den Monaten Februar und März, treibende Eismassen den Eingang in den Rigaschen Hafen versperrten. Doch hat die vom Rigaer Börsenkomitee gemachte Erfahrung erwiesen, daß auch während dieser Zeit die fast völlige Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs im Meerbusen und zwar mit Hilfe eines starken Eisbrechers durchaus durchführbar ist. Schon die der Rigaer Schiffahrt seit dem Jahre 1901 während der Winterperioden gelegentlich zur Hilfe gesandten, in Libau bzw. Reval stationierten See-Eisbrecher hatten ganz ansehnliche Erfolge aufzuweisen, doch war der von ihnen gebrachte Nutzen deshalb ungenügend, weil sie eben erst von anderen Häfen herkommen mußten, so daß sie meistens weder im geeigneten Moment im Rigaer Meerbusen eintreffen, noch so lange verbleiben konnten, wie es notwendig war; auch wurden sie nur dann nach Riga abkommandiert, wenn sie am Orte, wo sie stationiert waren, entbehrt werden konnten. Da nun, gemäß den Erfahrungen, einen wirklichen Nutzen nur ein beständig zur Verfügung stehender und dabei sehr kräftiger Eisbrecher bringen konnte, der jederzeit, sobald sich beim Eintritt starker Kälte und ungünstiger Winde auch nur die ersten Anzeichen für eine Verschlimmerung der Eisverhältnisse im Meerbusen bemerkbar machten, auslaufen konnte, um den Schiffen zu assistieren, schaffte sich der Rigaer Börsenkomitee aus seinen eigenen Mitteln mit einem Kostenaufwand von rund 1200000 deutschen Rmk. einen Eisbrecher [1]) von 4000 Pferdestärken an, der im Februar 1912 seine Tätigkeit in den Rigaschen Gewässern aufnahm und in der Folge die auf ihn gesetzten Erwartungen nicht nur voll und ganz erfüllte, sondern sogar noch übertraf. Wie verkehrsfördernd die Tätigkeit dieses Eisbrechers gewirkt hat, geht am klarsten aus den vergleichenden Daten über die ein- und ausgeführten Warenmengen in den hinsichtlich der Eisverhältnisse schlimmsten Monaten Januar bis März der Jahre 1904 und 1914 hervor.

Die Zunahme der aus- und eingeführten Warenmengen im Jahre 1914, wo Riga über seinen eigenen hierorts stationierten Eisbrecher ver-

[1]) Dieser Eisbrecher „Peter der Große", der gleich zu Beginn des Krieges vom Marineministerium zur Schiffsgestellungspflicht herangezogen wurde, ist im Juli 1917 im Finnischen Meerbusen bei der Insel Nargen auf eine Mine geraten und gesunken.

fügte, gegenüber dem Warenverkehr des Jahres 1904, wo Rigas Schiffahrt nur sporadisch und gelegentlich durch aus anderen Häfen abkommandierte Eisbrecher unterstützt wurde, war nämlich ganz enorm, selbst wenn man in Betracht zieht, daß Rigas Export- und Importhandel überhaupt im Jahre 1904 noch lange nicht die Entwicklung genommen hatten, die sie vor Ausbruch des Krieges aufwiesen. Besonders in die Augen fallen in nachstehender Tabelle die Steigerungen in den Monaten Februar und März des Jahres 1914.

Rigas Export und Import zur See hat nämlich in den Monaten Januar, Februar und März der Jahre 1904 und 1914 umfaßt:

Tabelle 116.

| | Export | | Import | | Export und Import zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1904 | 1914 | 1904 | 1914 | 1904 | 1914 |
| | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud | Pud |
| Januar . . . | 2 426 378 | 7 570 508 | 1 046 460 | 5 330 723 | 3 472 838 | 12 901 231 |
| Februar . . | 688 608 | 3 993 424 | 94 598 | 4 182 441 | 783 206 | 8 175 865 |
| März . . . . | 54 797 | 5 920 861 | 1 246 344 | 10 421 708 | 1 301 141 | 16 342 569 |

Betrachten wir nun die Entwicklung der Rigaschen Reederei in dem seit dem Jahre 1866 verflossenen Zeitabschnitt, so erkennen wir, daß sie zwar erheblich fortgeschritten ist, jedoch noch nicht im entferntesten der Bedeutung entspricht, die Riga im Laufe dieser Zeit als Seehandelsplatz ersten Ranges gewonnen hatte.

Die Zahl und Größe der zum Rigaer Hafen verzeichneten Schiffe betrug nämlich:

Tabelle 117.

| | Dampfer | | Segler | |
|---|---|---|---|---|
| | Anzahl | Reg.-T. | Anzahl | Reg.-T. |
| 1866—1870 | 26 | 2 554 | 60 | 14 786 |
| 1871—1875 | 36 | 3 580 | 58 | 15 180 |
| 1876—1880 | 45 | 5 484 | 42 | 12 522 |
| 1881—1885 | 48 | 5 434 | 51 | 16 734 |
| 1886—1890 | 49 | 4 720 | 36 | 12 878 |
| 1891—1895 | 70 | 5 928 | 43 | 12 750 |
| 1896—1900 | 99 | 10 800 | 158 | 40 894 |
| 1901—1905 | 147 | 21 233 | 223 | 51 878 |
| 1906—1910 | 168 | 25 405 | 194 | 42 358 |
| 1911 | 205 | 37 477 | 159 | 34 795 |
| 1912 | 223 | 41 037 | 147 | 32 485 |
| 1913 | 228 | 42 661 | 138 | 30 346 |

Zum Bestand der Rigaer Dampfschiffsreederei gehörten im Jahre 1913 48 See-Dampfer mit insgesamt rund 41000 indiz. Pferdestärken und 40000 Reg.-T., worunter der größte 2368 Reg.-T. aufwies. Die Zahl der dem lokalen Verkehr dienenden Bugsier- und Flußdampfer betrug 183 mit insgesamt 14100 indiz. Pferdestärken und 2830 Reg.-T.

Von den zum Rigaer Hafen verzeichneten Segelschiffen war zwar das Gros in der Küstenschiffahrt tätig, doch waren auch viele von ihnen ständig auf weiten Fahrten begriffen.

# IV. Schlußwort.

Gestaltung des Rigaschen Wirtschaftslebens während der Kriegsjahre und Ausblick in die wirtschaftliche Zukunft Rigas.

Das in dem vorliegenden Werk entrollte Gesamtbild fast 50jährigen Rigaschen Wirtschaftslebens läßt mit größter Deutlichkeit erkennen, daß die stärkste an eine Hochkonjunktur heranreichende Entwicklung auf allen Gebieten des Rigaschen Handels, der Industrie und des Verkehrs in die Jahre 1910 bis 1913 fällt. Das darauf folgende Jahr 1914 begann unter den günstigsten Auspizien, denn es versprach das fortzusetzen, was seine Vorgänger begonnen hatten, worauf schon der Umstand hinweist, daß die Umsätze im auswärtigen Handel stetig wuchsen; aus den für das erste Halbjahr 1914 vorliegenden Angaben über den auswärtigen Handel Rigas geht nämlich zur Evidenz hervor, daß der Wert unseres gesamten Warenverkehrs mit dem Auslande unter normalen Verhältnissen für das ganze Jahr eine Milliarde Mark weit überschritten hätte.

Da entbrannte plötzlich im Hochsommer 1914 der Weltkrieg, der einen tiefen und unheilvollen Einfluß auf das gesamte Wirtschaftsleben ausübte und letzterem bis auf den heutigen Tag seinen unauslöschlichen Stempel aufdrückte. Für Riga bedeutete der Ausbruch des Weltbrandes die sofortige völlige Einstellung des seewärtigen Schiffsverkehrs, wodurch die Tätigkeit des Rigaer Hafens, der ja den Lebensnerv unseres auswärtigen Handels darstellt, völlig lahmgelegt wurde. In erster Linie geriet dadurch der Großhandel in eine schlimme Lage, die sich im weiteren Verlaufe des Krieges

stetig verschlechterte. Da der Kaufmannschaft der alte Handelsweg ins Ausland versperrt war, verblieben ihr nach Lage der Dinge als einzige Verkehrsmöglichkeiten die Wege über Finnland (Raumo-Mäntyluoto bezw. Torneo) sowie über Archangel. Auf diesen Wegen gelang es dann während der Herbst- und Wintermonate des Jahres 1914 sowie in den ersten Monaten des Jahres 1915 einen Teil der noch recht beträchtlichen Rigaschen Vorräte, namentlich an Eiern, Flachs, Hanf, Ölsaaten, Häuten und Fellen ins Ausland (England) zu exportieren, während der andere Teil, soweit er nicht von der Regierung requiriert wurde, allmählich vom örtlichen Konsum aufgenommen wurde. Dann aber verboten der stetig zunehmende Waggonmangel sowie der Umstand, daß der Warenaustausch zwischen den einzelnen Produktions- und Konsumranons des Reiches in keiner Weise geregelt war, jegliche kaufmännische Tätigkeit in größerem Maßstabe. Von diesem Zeitpunkte ab beschränkten sich die gesamten Handelsoperationen fast ausschließlich auf die Deckung des örtlichen Bedarfs, der eben wegen der schlechten Ausnutzung des rollenden Materials mitunter kaum befriedigt werden konnte, zumal die ohnehin unzureichenden Zufuhren sehr unregelmäßig hier eintrafen. Größere Vorräte waren hier schließlich nur an Exporthölzern (nach annähernder Schätzung für über 100 Mill. Mark) vorhanden, von denen die minderwertigen in der Folge wegen des empfindlichen Kohlenmangels zu Feuerungszwecken verwandt wurden, während ein erheblicher Teil der hochwertigen Sortimente von den Militärbehörden requiriert wurde, wobei nur in Ausnahmefällen Zahlung erfolgte und zwar stellen sich die tatsächlich geleisteten Entschädigungen auf nicht über 10% vom Werte der requirierten Waren.

Die Rigaer Industrie setzte zwar nach Ausbruch des Krieges ihre Tätigkeit im großen und ganzen fort, doch hatte sie sehr bald, infolge Mangels an verschiedenen Rohstoffen sowie an mineralischem Heizmaterial mitunter mit recht ernsten Schwierigkeiten zu kämpfen, die zu Betriebseinschränkungen bezw. -Einstellungen auf manchen Fabriken führten. Hierbei hat wiederum in der Hauptsache die unzweckmäßige Disposition über das rollende Material eine unheilvolle Rolle gespielt.

Viele Fabrikate konnten ferner wegen Erschöpfung der Vorräte an gewissen nur aus dem Auslande (Deutschland) erhältlichen Hilfsstoffen gar nicht oder nur in beschränktem Maße hergestellt werden. Ferner litt die Industrie empfindlich unter dem Mangel an Meistern sowie überhaupt an technisch und anderweitig vorgebildeten Arbeitskräften, was teils auf Einberufungen in den aktiven Militärdienst und teils auf die Ausweisung von deutschen Reichsangehörigen, die in den Rigaer Fabrikbetrieben sehr zahlreich und dabei meist auf wichtigen Posten vertreten waren, zurückzuführen war. In der relativ günstigsten Position befanden sich diejenigen

Unternehmen, die für die Landesverteidigung arbeiteten, da sie natürlich in erster Linie mit den notwendigen Roh- und Heizstoffen sowie Arbeitskräften versorgt wurden.

Im Sommer 1915, als die siegreichen deutschen Truppen immer weiter vordrangen und ihre Front schließlich auf ca. 18 Kilometer Entfernung von Riga verlegten, erfolgte dann seitens der eigenen russischen Regierung der tötliche Streich, der die letzten kümmerlichen Reste des Rigaschen Großhandels vernichtete, vor allem aber die immer noch blühende Industrie so gut wie völlig zu Grunde richtete. Es sollte dem Feinde bei seiner, allem Anscheine nach baldigst zu erwartenden Einnahme Rigas nur noch eine wirtschaftliche Einöde mit lebensunfähigen Fabrikkörpern überlassen werden. Auf eine Reihe von Verfügungen des Chefs der Zivilverwaltung der Ostseeprovinzen Generalleutnant Kurlow und des speziell zum Chef des gesamten Evakuationswesens für Riga und Umgegend ernannten Generalmajors Saljubowski wurden sämtliche Rohstoffe, Fabrikate sowie zur Aufrechterhaltung der Betriebe notwendigen Fabrikeinrichtungen, Maschinen, Kessel usw. zwangsweise aus Riga ins Innere Rußlands evakuiert. Bei der Plan- und Rücksichtslosigkeit, mit der im Laufe weniger Wochen (Juni bis August) die Aussiedelung von über 200, zum Teil sehr großer Fabrikunternehmen ins Werk gesetzt wurde, war die Beschädigung bezw. völlige Vernichtung unzähliger wertvoller Anlagen und Maschinen unvermeidlich. Die Fabrikbesitzer waren vielfach nicht in der Lage in der vorgeschriebenen kurzen Frist mit den in Frage kommenden Geschäftskreisen in Verbindung zu treten, um sich für ihre fortgeschafften Materialien, Maschinen usw. Unterbringung an geeigneten Plätzen zu erwirken. Diese rollten vielmehr, in ununterbrochener Folge in Riga verladen, zum großen Teil ganz direktionslos ins Innere Rußlands und wurden hier, häufig ohne ihren in der Hast gewählten Bestimmungsort überhaupt erreicht zu haben, weil die Waggons eben mittlerweile anderweitig benötigt wurden, ohne weitere Umstände auf irgend einer kleinen Station, ja sogar mitten auf freiem Felde, ausgeladen und blieben hier Raub, Diebstahl und allen Witterungseinflüssen preisgegeben liegen, so daß es den Eigentümern vielfach überhaupt nicht oder doch nur nach endlosen Recherchen gelang, den Verbleib ihres Eigentums festzustellen. Auf diese Weise gingen enorme Werte entweder ganz verloren oder sie gelangten in einem deteriorierten bezw. völlig unbrauchbaren Zustande in die Hände der Eigentümer. Nur ein Teil der evakuierten Fabriken langte ordnungsgemäß an seinem Bestimmungsort an und wieder nur einem Teil dieser Unternehmen (etwas über hundert) gelang es mit namhaften Unterstützungen der Regierung durch Vermittelung des inzwischen ins Leben gerufenen Kriegs-Industriekomitees nach Überwindung endloser Schwierigkeiten in Jahr und Tag

wieder aufzubauen und die Tätigkeit in ihren Betrieben aufzunehmen. Doch sollten sie auch hier nicht zur Ruhe kommen, denn schon im Februar 1917, d. i. nur wenige Monate nach Wiederaufnahme der Arbeiten, brach die russische Revolution mit ihren geradezu chaotischen Zuständen aus, die in ihrem weiteren Verlauf unter anderem auch zu systematischen Zerstörungen der Fabrikanlagen führten, so daß auch die bei der Wiedereinrichtung in Rußland aufgewandten Kosten und Mühen völlig zu nichte gemacht wurden.

Mit den Fabriken siedelten etwa 70000 Arbeiter und andere Angestellte sowie deren Familien aus Riga ins Innere Rußlands über und so verblieb hier nur eine geringe Anzahl für den örtlichen Bedarf arbeitender Fabrikbetriebe, darunter einige Seifen-, Tabak- und Bonbonfabriken, sowie Fabriken für Herstellung von alkoholfreien Getränken, künstlichen Mineralwässern, Limonaden usw. Auch Großhandelsfirmen, von denen übrigens viele gleich zu Beginn des Krieges ihre Geschäfte nach Rußland verlegt hatten, folgten dem Beispiel der Industriellen und verließen Riga, um ihre Tätigkeit in Rußland, namentlich in Petersburg, Archangel und Pleskau aufzunehmen. Riga verödete immer mehr und es trat schließlich Grabesruhe ein, wo noch vor Jahr und Tag das lebhafte geschäftliche Treiben der Großstadt geherrscht hatte. Das ganze Interesse der Geschäftskreise konzentrierte sich von nun ab auf die Heranschaffung der für die Verpflegung der immerhin noch 220 000 Köpfe zählenden Bevölkerung erforderlichen Waren, was jedoch mit den allergrößten Schwierigkeiten verbunden war, da die einzige und dabei eingleisige Bahnlinie, auf die die Stadt für ihre Versorgung angewiesen war, infolge der Nähe der Front überaus stark von Militärtransporten in Anspruch genommen war.

So eilte denn das gesamte wirtschaftliche Leben Rigas während der zwei nach der zwangsweisen Ausiedelung der Unternehmen verflossenen Jahre (August 1915 bis September 1917) dem Abgrunde und völligen Ruin entgegen, als für die Bewohner, ganz unerwartet, am 3. September 1917, die deutschen Truppen Riga und wenige Tage später die Insel Ösel einnahmen, worauf dann im Februar 1918 die Besetzung ganz Livlands und Estlands erfolgte.

Wenn nun auch mit der Besetzung des Baltikums Ordnung und Ruhe wieder zur Herrschaft gelangten, so konnte doch inmitten des mit unverminderter Heftigkeit tobenden Weltkrieges und vor allem bei den chaotischen Zuständen im bolschewistischen Rußland, die jegliche Produktion und somit auch den Ausfuhrhandel völlig lähmen, von einem nennenswerten Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens bisher keine Rede sein. Seit dem Mai 1918 ist zwar, dank der Beseitigung der Minengefahr in den baltischen Gewässern, wieder ein wenn auch bescheidener Verkehr von

Seeschiffen im Rigaschen Hafen zu vermerken, doch haben sich die ein- und ausgeführten Warenmengen in so engen Grenzen gehalten, daß ihnen für den Handel im großen und ganzen keine irgend namhafte Bedeutung beigemessen werden kann. Dem Rigaschen Seehandel fehlen eben die seinen Lebensnerv bildenden Massengütertransporte aus und nach Rußland.

Sollte nun nach dem allgemeinen Friedensschluß eine Anlehnung der nunmehr seitens der deutschen Regierung als selbständig anerkannten baltischen Gebiete an das Deutsche Reich erfolgen, so eröffnen sich hoffnungsreiche Ausblicke auf eine Wiedergeburt der baltischen Metropole in wirtschaftlicher Hinsicht. Um aber das in seinen Grundfesten erschütterte Rigasche Wirtschaftsleben wenigstens zu seiner früheren Blüte zu bringen, müßten Riga vor allen Dingen die Rechte eines Freihafens im weitesten Sinne des Wortes zugestanden werden, d. h. der Rigaer Hafen (ohne die Wohnstadt) muß außerhalb der Zollgrenze belassen werden, wobei innerhalb des Freihafengebiets Industrie betrieben werden darf, die, soweit sie ihre Erzeugnisse im Auslande absetzt, von jeglichen Zollabgaben für die von ihr zu verarbeitenden ausländischen Rohstoffe und Halbfabrikate sowie für ihre vom Auslande zu beziehenden Heizmaterialien und Maschinen befreit ist.

Die topographischen Bedingungen Rigas prädestinieren es geradezu zur Anlage eines Freihafens, da sich im Weichbilde der Stadt sowie in ihrer nächsten Umgebung ein großer Reichtum an schiffbaren Wasserflächen (Flüsse, Flußarme und Seen) und an diesen Wasserflächen belegener noch unbebauter Landgebiete befindet. So werden schon zurzeit nur innerhalb des städtischen Weichbildes an Wasserflächen 825 ha und an Uferplätzen und Hafenanlagen zirka 46 ha genutzt. Vergleichsweise sei hier angeführt, daß die Gesamtwasserfläche des Hamburger Hafens im Jahre 1910 994 ha umfaßte, woran die Hafenbecken mit Seeschiffstiefe mit einem Areal von 255,6 ha beteiligt waren.

Die enormen Vorteile, die dem Rigaer Hafen daraus erwachsen würden, daß nicht gleich beim Eingang der Ware in das Freihafengebiet Zölle erhoben werden, würden sich u. a. namentlich beim Lösch- und Ladegeschäft zeigen, das natürlich in diesem Falle ohne Beaufsichtigung durch Zollbeamte erfolgen wird, die immer nur an eine beschränkte Geschäftszeit gebunden sind und daher die Tätigkeit im Hafen auch an den hellen Abenden im Frühling und Sommer, geschweige denn in der Nacht hemmen. Dabei braucht nicht noch besonders betont zu werden, wie großes Gewicht heutzutage auf den raschesten Güterumschlag, namentlich bei im Vergleich zu ihrem Volumen geringwertigen Massenwaren, aus denen die über den Rigaer Hafen beförderten Waren erfahrungsgemäß im wesentlichen be-

stehen, gelegt wird und wieviel an Zeit und Geld erspart wird, falls das Löschen und Laden unbehindert zu jeder Tages- und Nachtzeit bewerkstelligt werden kann. Es genügt darauf hinzuweisen, daß die billigen Rohstoffe und Heizmaterialien, um am Weltmarkte erfolgreich konkurrieren zu können, hohe Umlade- bezw. Transportkosten nicht tragen können, so daß also die Abfertigung der Frachtdampfer möglichst beschleunigt werden muß, da die Unkosten eines ruhenden Dampfers mittlerer Größe auf über 2000 Mk. täglich veranschlagt werden müssen.

Neben dem auswärtigen Handel wird die Anlage eines Freihafens im weitesten Sinne des Wortes ganz besonders die schwer geschädigte Industrie fördern, wenn es auch vieler Jahre bedürfen wird, ehe diese Industrie auch nur annähernd wieder den hohen Stand, den sie vor dem Kriege einnahm, erreichen kann. Daß aber ihr Wiederaufbau und ihre Weiterentwicklung ein selbstverständliches Gebot der Notwendigkeit ist, geht schon daraus hervor, daß mit ihrem Untergange nicht nur sehr viel Kapital und langjährige Arbeit verloren gehen, sondern Riga auch als Handelsstadt einer seiner wichtigsten Lebensquellen beraubt sein würde und hierdurch als bisheriges Zentrum des wirtschaftlichen und geistigen Lebens im Baltikum eine arge Einbuße erleiden müßte. Bei dem engen Zusammenhang und den fortlaufenden Wechselbeziehungen zwischen Handel und Industrie liegt es eben auf der Hand, daß das Blühen und Gedeihen der letzteren auch für ersteren, wenn nicht von ausschlaggebender, so doch von wesentlicher Bedeutung ist. Ganz besonders gilt dieses von Riga, das, wie wir gesehen haben, neben einer gewaltig entwickelten Industrie mannigfachster Branchen auch einen auswärtigen Handel von ungewöhnlich großem Umfang besaß (1913 886 Mill. Mk., davon 486 Mill. Mk. Export und 400 Mill. Mk. Import). Von dem Rigaschen Gesamtimportwert des Jahres 1913 entfielen auf aus dem Auslande für die Rigaer Industrie bezogene Rohstoffe, Heizmaterialien, Halbfabrikate und Maschinen rund 215 Mill. Mk., während der Wert der zum größten Teil aus diesen bezw. mit Hilfe dieser Stoffe und Gegenstände hergestellten ins Innere Rußlands versandten Fabrikate sich auf 300 Millionen Mk. bezifferte und zwar bei einem Gesamtumsatz der Rigaer Industrie von 475 Mill. Mk. Zur Bedienung dieser so bedeutenden Industrie war ein Heer von fast 90000 Arbeitern und Beamten erforderlich, von denen, wie bereits gesagt, nach der gewaltsamen Evakuierung der Fabriken etwa 70000 mit ihren Familien ins Innere Rußlands verzogen. Das Sinken der Einwohnerzahl von 518 000 im Jahre 1914 auf 220000 im Herbst 1917[1]) ist daher zum

[1]) Im Sommer 1918 hat sich dann durch die Rückwanderer die Zahl auf etwa 240000 erhöht.

größten Teil auf die Aussiedelung der Fabriken zurückzuführen, so daß vor der Wiederherstellung dieser Unternehmen auch mit einem nennenswerten Anwachsen der Bevölkerungszahl nicht zu rechnen ist. Von welch' hervorragender Bedeutung aber eine gutsituierte kaufkräftige Arbeiterbevölkerung für eine gewinnbringende Handelstätigkeit ist, ist wohl aber ohne weiteres klar, da sich die gegenwärtig aus Mangel an Verdienstmöglichkeiten sehr geringe Kaufkraft der Bevölkerung dann stark heben würde, woraus vor allem die Nahrungs- und Genußmittel- sowie die Bekleidungsbranche Nutzen ziehen würden. Die bescheidenen Grenzen, innerhalb deren sich gegenwärtig die Umsätze der meisten örtlichen Handelsunternehmen bewegen, würden sich eben erweitern, woraus sowohl die baltischen als auch die auswärtigen Bezugsquellen Nutzen ziehen würden. Ferner dürfte der Zustrom der sehr ansehnlichen Umlaufsmittel der regenerierten Fabriken in den allgemeinen Verkehr auf das gesamte Rigaer Wirtschaftsleben ungemein befruchtend wirken und im speziellen das gegenwärtig nur kärglich vegetierende Bankgeschäft zu neuem Leben anfachen, zumal die Industriellen und in der Folge die Handelswelt dann sehr bald wieder in der Lage sein dürften, ihren Verpflichtungen, so vor allem den sehr beträchtlichen rückständigen Wechsel- und Zinsenzahlungen allmählich wieder nachzukommen. Nicht ohne Bedeutung wäre auch der Umstand, daß den Banken aus den Ersparnissen der in der Industrie beschäftigten Einwohner nicht ganz unerhebliche Summen zufließen dürften. Alle diese stetig wachsenden Eingänge von Geldmitteln bei den Banken könnten dann wieder zur Kreditgewährung an kaufmännische Unternehmen sowie zur Finanzierung von industriellen Betrieben verwandt werden und somit zur Erweiterung alter und Anlage neuer Unternehmen Anlaß geben.

Die stärkste Wirkung aber würde die Wiederbelebung der Rigaschen Industrie zweifelsohne auf den Rigaschen Großhandel ausüben. Soll dieser Handel in Zukunft seine frühere Höhe wieder erreichen, so kann das eben nur dadurch geschehen, daß die Großindustrie ihre Tätigkeit wieder aufnimmt. Letztere wird dann, wie früher, große Mengen von Rohstoffen, Halbfabrikaten, Heizstoffen und Maschinen beziehen, so daß die Riga aufsuchenden Schiffe, ebenso wie vor dem Kriege, zum weit überwiegenden Teile mit Ladung einkommen werden und sich demnach mit niedrigeren Ausfrachten begnügen können, als wenn sie in Ballast eingekommen wären, was nach dem Kriege gerade bei dem wohl noch auf Jahre hinaus andauernden empfindlichen Tonnagemangel wesentlich ins Gewicht fallen wird. Diese niedrigen Ausfrachten werden ihrerseits wieder in erster Linie dem Rigaschen Holzexporthandel zugute kommen, da Holz diejenige Ware darstellt, die im Rigaer Ausfuhrhandel ihrem Volumen nach die allererste Rolle spielt; entfielen doch im Jahre 1913 von der aus dem Rigaer

Häfen verschifften Warenmenge von 19,7 Mill. Doppelzentnern auf Holzmaterialien allein 12,9 Mill. Doppelzentner oder 65%. Da die großen Holzabladungen Riga, dank den unerschöpflichen Holzreichtümern seines Hinterlandes, auch in Zukunft verbleiben dürften, werden eben die in den Rigaer Hafen eingekommenen Schiffe nicht Gefahr laufen, in Ballast ausgehen zu müssen. In gleicher Weise werden die niedrigen Frachten auch den Export anderer Rohstoffe sowie der Verzehrungsgegenstände fördern. Von ersteren wurden im Jahre 1913 ca. 3 Mill. Doppelzentner (darunter 1,7 Mill. Dz. Flachs und Hanf), von letzteren 4 Mill. Dz. (darunter 2,2 Mill. Dz. Getreide) verschifft, was 15 bezw. 20% der Gesamtabladungen ausmacht.

Die im Jahre 1913 nach Riga aus dem Auslande *eingeführte* Warenmenge bezifferte sich auf 20 Mill. Dz., davon 18 Mill. Dz. Rohstoffe, Halbfabrikate und Heizstoffe (allein Steinkohlen 12,5 Mill. Dz.) d. h. Waren, die in einem sehr wesentlichen Teile von der Rigaschen Industrie verbraucht wurden.

Die oben dargelegte glückliche natürliche Kombination von Ausfuhrhandel und von auf Grundlage der Industrie gedeihendem Einfuhrhandel des durch seine Lage im breiten Mündungsgebiet eines großen Stromes so begünstigten Rigaer Hafens, die in fast restlosem Ausgleich der ein- und ausgeführten Warenmengen zum Ausdruck kommt, hatte eben vor dem Kriege wesentlich dazu beigetragen, Rigas gesamten Warenverkehr ununterbrochen zu fördern und wird ihm auch in Zukunft — jedoch nur unter der Voraussetzung der Wiederherstellung der Industrie — eine Unterstützung gewähren, die nicht hoch genug in Anschlag gebracht werden kann.

Wenn nun hier die Frage auftaucht, ob Rigas Handel und Industrie auch in Zukunft nach der politischen Abtrennung des Baltikums von Rußland die ihnen notwendigen großen Warenmengen aus ihrem russischen Hinterlande bis weit nach Sibirien hinein, erhalten bezw. ihre Artikel in diesen so ausgedehnten Gebieten absetzen werden, so muß darauf hingewiesen werden, daß Großrußland die baltischen Häfen und namentlich Riga in erster Linie für seine Ausfuhr, sodann aber auch für seine Einfuhr nicht wird entbehren können, da diese Plätze doch die natürlichen Umschlagspunkte für die auf dem Seewege zu befördernden Waren großrussischer und ausländischer Provenienz darstellen, zumal wenn für die in den baltischen Häfen ausmündenden russischen Eisenbahnmagistralen die russische Spurweite beibehalten wird. Hier muß ganz besonders betont werden, daß eben die Anlage eines Freihafens in Riga entschieden dazu beitragen wird, die russischen maßgebenden Geschäftskreise mit der durch die staatliche Abtrennung des Baltenlandes vom russischen Reiche geschaffenen neuen Situation zu versöhnen, da sie dadurch in die Lage versetzt werden würden, den ihnen altgewohnten Handelsweg sowohl

für den Versand als auch für den Bezug von Waren weiter zu benutzen, ohne daß ihnen hierbei irgendwelche geschäftliche Nachteile aus dem Verluste des Hafens erwachsen würden, da letzterer als internationaler Handelsplatz allen Nationen gewissermaßen in gleicher Weise zu dienen berufen sein wird. Die russischen Geschäftskreise würden somit nach dem Kriege mit Riga fast unter denselben Bedingungen arbeiten können, wie ehemals, so daß ihre vitalen Interessen keinesfalls beeinträchtigt werden. Abgesehen vom geschäftlichen Standpunkt ist aber auch das psychologische Moment hierbei nicht außer acht zu lassen, da das politische Gewissen sogar der russischen Chauvinisten sich mit dem künftigen internationalen Charakter, den die Errichtung eines Freihafens Riga in gewissem Sinne verleihen würde, wohl sehr bald befreunden würde. Übrigens wird ja Rußland an der Ostsee auch noch seinen eigenen St. Petersburger Hafen, der neben Eisenbahnverbindung auch noch Wasserstraßenverbindung mit dem Innern des Reiches hat, zur Verfügung stehen. Allerdings kommt St. Petersburg mit seinem häufig schon im Oktober für die Schiffahrt infolge von Eisbildung nicht mehr zugänglichen Hafen für einen großen Teil des Jahres (fast 6 Monate) als Konkurrent der baltischen Häfen nicht in Betracht, da deren Schiffahrt, wie im eisfreien Libau, entweder überhaupt nicht behindert ist oder aber, wie in Riga, Windau und Reval, mit Hilfe von Eisbrechern erfahrungsgemäß das ganze Jahr über aufrecht erhalten werden kann.

Als ein weiteres Moment, von dem die wirtschaftliche Zukunft Rigas abhängen wird, ist die Gestaltung der Eisenbahn- und Zolltarifverhältnisse anzusehen. Riga darf, um seine frühere Konkurrenzfähigkeit zu wahren, hinsichtlich der russischen Eisenbahntarife nicht ungünstiger gestellt werden, als irgendein anderer baltischer, deutscher oder russischer Hafen, so daß auch jede Tarifermäßigung in gleicher Weise auf alle in Betracht kommenden Häfen Anwendung finden muß. Was die künftigen Zolltarife anbelangt, so ist es speziell für die Rigasche Industrie von besonderer Wichtigkeit, daß die russischen Einfuhrzölle für Fabrikate nicht allzu hoch angesetzt werden, da doch das Innere Rußlands das Hauptabsatzgebiet für die Erzeugnisse der Rigaschen Industrie vor dem Kriege war und auch in Zukunft sein wird.

Bei Erfüllung der oben erörterten Bedingungen dürfte dem gesamten Wirtschaftsleben Rigas in nicht allzu ferner Zeit ein ungeahntes Aufblühen und Gedeihen beschieden sein. Dieser Aufschwung würde aber nicht nur unmittelbar der durch die Kriegsereignisse sowie die rigorosen Maßnahmen der russischen Regierung an den Rand des Abgrundes gebrachten Stadt zugute kommen, sondern mittelbar dem gesamten deutschen Reichswirtschaftsgebiet von unschätzbarem Vorteil sein, insofern Riga dank seiner geographischen Lage eine wichtige Vermittlerrolle in den wieder

neu anzubahnenden uralten Handelsbeziehungen Deutschlands mit seinem großen östlichen Nachbar zufällt. Diese durch den Krieg zeitweilig unterbrochenen Beziehungen, die schon in den geographischen Verhältnissen sowie in der natürlichen Entwicklung beider Staaten begründet sind, gilt es nach dem Kriege in möglichst weitem Umfange wieder aufzunehmen und zu pflegen und gerade hierin liegt die ungeheuer wichtige Aufgabe, die Riga im künftigen wirtschaftlichen Leben Deutschlands zu erfüllen berufen ist.

# Anhang.

# Rigas Export zur See

in den Jahren 1913 und 1912.

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Abfälle und Schnitzel | 4 129 | Pud | 6 485 | Pud |
| Ameiseneier | 301 | „ | 565 | „ |
| Amboße | — | „ | 775 | „ |
| Apothekerwaren | 27 288 | „ | 21 536 | „ |
| Apparate | 79 | „ | 39 | „ |
| Asbest | 5 994 | „ | 160 | „ |
| Asbestwaren | 7 384 | „ | 6 859 | „ |
| Automobile und Zubehör | 1 877 | „ | 343 | „ |
| Bast | 825 | „ | — | „ |
| Baumrinde | 1 994 | „ | 1 998 | „ |
| Baumwolle | 25 | „ | 16 | „ |
| Baumwollegarn | — | „ | 269 | „ |
| Baumwollewaren | 29 | „ | 15 | „ |
| Beeren | 5 703 | „ | 33 782 | „ |
| Bleiasche | 6 703 | „ | 1 381 | „ |
| Blutdünger | 19 359 | „ | 14 036 | „ |
| Branntwein, versüßt | 24 362 | „ | 23 982 | „ |
| Bücher, Bilder und Drucksachen | 3 131 | „ | 3 122 | „ |
| Bürstenwaren | 98 | „ | 214 | „ |
| Butter | 221 557 | „ | 227 574 | „ |
| Champagner | 14 | „ | 98 | „ |
| Deckpläne | 4 | „ | 5 | „ |
| Diverse Waren | 6 376 | „ | — | „ |
| Düngmittel, verschiedene | 3 904 | „ | 32 671 | „ |
| Eicheln | 1 809 | „ | 6 260 | „ |
| Eier | 5 515 652 | „ | 4 987 197 | „ |
| „ in pulv. Form | 3 980 | „ | 4 588 | „ |
| Eigelb | 4 119 | „ | 2 516 | „ |
| Eiweiß | 65 | „ | 42 | „ |
| Einelange | 1 537 | „ | 15 | „ |
| Eisenasche | — | „ | 7 141 | „ |
| Elektrische Waren | 166 | „ | 1 076 | „ |
| Equipagen und Zubehör | 52 | „ | 223 | „ |
| Erdwachs | 648 | „ | — | „ |
| Erze: Eisen- | 4 375 | „ | 720 | „ |
| Kupfer- | 3 555 | „ | — | „ |
| Fässer, leere | 5 578 | „ | 5 641 | „ |
| Farben | 325 | „ | 29 | „ |
| Farbholz | 8 161 | „ | — | „ |
| Federn: Bettfedern | 6 680 | „ | 5 266 | „ |
| Daunen | 83 | „ | 1 259 | „ |
| Fett | 33 | „ | 106 | „ |
| Filzwaren | 5 | „ | 142 | „ |
| Fische, frische und gesalzene | 469 | „ | 4 727 | „ |
| Flachs | 8 333 422 | „ | 7 979 738 | „ |
| Flachs-Hede | 905 341 | „ | 1 037 398 | „ |
| „ -Garn | 553 | „ | 4 262 | „ |
| Fleisch, verschiedenes | 27 690 | „ | 15 026 | „ |
| „ Schweine- | 247 407 | „ | 203 354 | „ |
| Fleischmehl | 7 201 | „ | — | „ |
| Früchte, frische und getrocknete | 8 122 | „ | 15 679 | „ |
| Galoschen, neue | 9 014 | „ | 16 021 | „ |
| alte | 7 932 | „ | 10 481 | „ |
| Gedärme | 19 616 | „ | 15 688 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Geflügel und Wild | 618 887 | Pud | 479 719 | Pud |
| Getränke, verschiedene | 105 | „ | 3 | „ |
| Getreide: Bohnen | 4 074 | „ | 16 425 | „ |
| Buchweizen | 24 355 | „ | 200 573 | „ |
| Erbsen | 3 586 | „ | 49 673 | „ |
| Gerste | 410 134 | „ | 1 304 759 | „ |
| Hafer | 78 716 | „ | 731 158 | „ |
| Linsen | 1 008 | „ | — | „ |
| Mais | — | „ | 4 884 | „ |
| Roggen | 977 112 | „ | 2 032 534 | „ |
| Weizen | 12 417 866 | „ | 3 961 748 | „ |
| Wicken | 73 612 | „ | 112 918 | „ |
| Geweihe | 9 | „ | 87 | „ |
| Gipswaren | 16 | „ | 38 | „ |
| Glaswaren | 979 | „ | 488 | „ |
| Glyzerin | 7 932 | „ | 8 946 | „ |
| Goudron | 71 910 | „ | 128 356 | „ |
| Graupen und Grütze: | | | | |
| Buchweizen- | 1 404 | „ | | |
| Manna- | 26 | „ | — | „ |
| verschiedene | 3 | „ | 2 | „ |
| Gummi, alter und -abfall | 80 783 | „ | 73 135 | „ |
| Gummiwaren | 100 722 | „ | 48 323 | „ |
| Gurken | 96 | „ | 44 | „ |
| Haar: Borsten | 9 205 | „ | 11 090 | „ |
| Elen- | 49 | „ | 754 | „ |
| Kamel- | 70 182 | „ | 20 587 | „ |
| Kuh- und Ziegen- | 23 218 | „ | 20 270 | „ |
| Pferde- | 6 253 | „ | 17 132 | „ |
| Pferdemähnen | 3 591 | „ | 1 335 | „ |
| Pferdeschweife | 1 472 | „ | 790 | „ |
| Renntierhaar | 3 | „ | 28 | „ |
| verschiedenes | 318 | „ | 1 | „ |
| Häute und Felle: | | | | |
| Bären- | 138 | „ | 37 | „ |
| Dachs- | 80 | „ | 161 | „ |
| Eichhörnchen- | 60 | „ | 202 | „ |
| Elen- | — | „ | 5 | „ |
| Fuchs- | 92 | „ | 22 | „ |
| Hasen- | 8 351 | „ | 12 367 | „ |
| Hunde- | 59 | „ | 454 | „ |
| Iltis- | 77 | „ | 106 | „ |
| Kalb- Schaf-, Ziegen- | 953 358 | „ | 1 237 762 | „ |
| Kaninchen- | — | „ | 456 | „ |
| Katzen- | — | „ | 29 | „ |
| Marder- | — | „ | 952 | „ |
| Murmeltier- | 162 | „ | 461 | „ |
| Pferde- | 286 654 | „ | 179 245 | „ |
| Reh- | 641 | „ | 743 | „ |
| Renntier- | 137 | „ | 56 | „ |
| Rinder- | 535 186 | „ | 584 077 | „ |
| Seehund- | 16 | „ | 7 | „ |
| Wolfs- | 2 | „ | 12 | „ |
| Handwerksgeräte | 460 | „ | 1 311 | „ |
| Hanf | 1 269 325 | „ | 1 267 241 | „ |
| „ -Tors | 147 590 | „ | 110 075 | „ |
| „ -Garn | 37 952 | „ | 39 546 | „ |
| Harz | — | „ | 375 | „ |
| Hefe | 5 | „ | — | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Holzkohlen | 24 | Pud | 1 514 | Pud |
| Holzschaufeln | 478 | „ | 442 | „ |
| Holzspäne | 124 | „ | — | „ |
| Holzteer | 24 067 | „ | 42 278 | „ |
| Holzwaren | 21 230 | „ | 5 253 | „ |
| Holzwolle | 590 | „ | 4 562 | „ |
| Honig | 2 | „ | 9 | „ |
| Hopfen | — | „ | 2 871 | „ |
| Horn und -abfall | 2 118 | „ | 2 456 | „ |
| Hornmehl | 1 614 | „ | 2 400 | „ |
| Hornwaren | — | „ | 1 | „ |
| Hülsen | 426 | „ | 106 | „ |
| Instrumente: musik. | 68 | „ | 109 | „ |
| Grammophonplatten | 184 | „ | 143 | „ |
| verschiedene | 70 | „ | 112 | „ |
| Jute | — | „ | 2 513 | „ |
| Kälbermagen | 1 070 | „ | 732 | „ |
| Käse | 6 758 | „ | 9 747 | „ |
| Käsestoff | 7 | „ | 12 239 | „ |
| Kaffee | 40 | „ | 4 | „ |
| Kakao | — | „ | 54 | „ |
| Kalk | 155 | „ | — | „ |
| Kanthariden | 661 | „ | 858 | „ |
| Kartoffeln | 36 | „ | 1 373 | „ |
| Kaviar | 1 688 | „ | 735 | „ |
| Kisten, leere | 1 004 | „ | 1 842 | „ |
| Kleie | 246 719 | „ | 256 821 | „ |
| Knochenkohle und -asche | — | „ | 891 | „ |
| Knochenmehl | 594 | „ | 63 067 | „ |
| Konditorwaren | 305 | „ | 212 | „ |
| Konserven | 162 | „ | 145 | „ |
| Korken | 39 | „ | 3 | „ |
| Korkenspäne | 5 034 | „ | 43 298 | „ |
| Korkholz | 490 | „ | 109 | „ |
| Kork-Isolierplatten | 2 272 | „ | 5 542 | „ |
| Kreide | 32 | „ | — | „ |
| Kurzwaren | 13 | „ | 46 | „ |
| Lampen und Laternen | 25 | „ | 39 | „ |
| Landwirtschaftliche Geräte | 32 | „ | 196 | „ |
| Leder | 2 237 | „ | 1 766 | „ |
| Lederwaren | 46 | „ | 69 | „ |
| Lehm | 5 | „ | 15 | „ |
| Leim | 644 | „ | 432 | „ |
| Leimleder | 57 800 | „ | 75 400 | „ |
| Leinkuchenmehl | 612 | „ | — | „ |
| Leinwand | 1 861 | „ | 1 679 | „ |
| Linoleum | 816 | „ | — | „ |
| Lumpen | 133 928 | „ | 100 250 | „ |
| Lykopodium | 1 778 | „ | 3 332 | „ |
| Mahagonibretter | — | „ | 275 | „ |
| Manufakturwaren | 43 | „ | 334 | „ |
| Maschinen und -Teile | 7 648 | „ | 8 499 | „ |
| Matten | 18 429 | „ | 15 757 | „ |
| Mattenfaser | 19 218 | „ | 15 618 | „ |
| Mehl: Kartoffel- | 14 023 | „ | 11 [illegible] | „ |
| Weizen- | 61 | „ | — | „ |
| verschiedenes | 115 | „ | 177 | „ |
| Metallabfall: Blech- | 57 120 | „ | 44 180 | „ |
| Goldschmiedegekrätze | 184 | „ | 120 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Metallabfall, verschiedener | 2 999 | Pud | 6 428 | Pud |
| Metallasche | 217 | „ | — | „ |
| Metalle: Aluminium | — | „ | 1 220 | „ |
| Babbit | — | „ | 59 | „ |
| Eisen | 5 494 | „ | 38 | „ |
| Gußeisen | 84 | „ | 5 | „ |
| Kupfer | 1 | „ | 157 | „ |
| Kupfernickel | — | „ | 153 | „ |
| Stahl | 149 | „ | 498 | „ |
| Zink | 10 | „ | — | „ |
| Zinn | 97 | „ | 7 | „ |
| Metallwaren: Aluminium- | 485 | „ | 59 | „ |
| Blech- | 71 | „ | 139 | „ |
| Blei- | 4 | „ | 10 | „ |
| Draht u. Drahtwaren | 14 | „ | 82 | „ |
| Eisen- | 6 039 | „ | 3 335 | „ |
| Gußeisen- | 72 | „ | 102 | „ |
| Kupfer- | 61 | „ | 2 | „ |
| Messing- | 836 | „ | 262 | „ |
| Silber- | 6 | „ | 18 | „ |
| Stahl- | 40 | „ | 219 | „ |
| Zink- | — | „ | 40 | „ |
| Zinn- | 20 | „ | 133 | „ |
| verschiedene | 452 | „ | 1 393 | „ |
| Milchwaren | 5 196 | „ | 1 300 | „ |
| Mineralwasser | 160 | „ | — | „ |
| Modelle, Muster und Proben | 211 | „ | 110 | „ |
| Mutterkorn | 2 530 | „ | 1 612 | „ |
| Naphtharückstände | 1 538 | „ | 719 | „ |
| Öle: Anis- | 68 | „ | 55 | „ |
| Erdnuß | — | „ | 142 | „ |
| Batumi | 1 390 591 | „ | 1 743 821 | „ |
| Fichtennadel- | — | „ | 620 | „ |
| Hanf- | — | „ | 13 | „ |
| Holzteer- | 529 | „ | 3 910 | „ |
| Kokos- | 8 971 | „ | — | „ |
| Kopal- | — | „ | 125 | „ |
| Koriander- | 6 | „ | 26 | „ |
| Lein- | 3 152 | „ | 13 282 | „ |
| Naphtha | 1 995 | „ | 1 807 | „ |
| Petroleum | 18 877 | „ | 121 859 | „ |
| Pfefferminz- | 20 | „ | 87 | „ |
| Vaselin- | 6 384 | „ | 670 | „ |
| Ölkuchen: Hanf- | 71 718 | „ | 139 993 | „ |
| Kokos- | 86 520 | „ | 83 987 | „ |
| Lein- | 2 558 744 | „ | 2 483 421 | „ |
| Raps- | 55 605 | „ | 93 538 | „ |
| Senf- | 13 977 | „ | 13 037 | „ |
| Sesam | 2 442 | „ | — | „ |
| Sonnenblumen- | 4 721 | „ | 9 354 | „ |
| Papier | 15 | „ | 22 | „ |
| Papierwaren | 99 | „ | 72 | „ |
| Pappwaren | 442 | „ | 704 | „ |
| Papyros | 3 771 | „ | 2 317 | „ |
| Parfümerien | 32 | „ | 17 | „ |
| Pech | 15 818 | „ | 47 | „ |
| Pelzwaren | 394 | „ | 63 | „ |
| Pflanzen, lebende u. Blumenzwiebeln | 300 | „ | 238 | „ |
| Pilze | 156 | „ | 544 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Pottasche | — | Pud | 148 | Pud |
| Preßrückstände | 1 873 993 | „ | 1 541 129 | „ |
| Reis | 341 | „ | 262 | „ |
| Rizinussaatrückstände | 119 046 | „ | 70 587 | „ |
| Röhren | 15 | „ | — | „ |
| Rohr | — | „ | 1 | „ |
| Saaten: Anis- | 35 907 | „ | 39 133 | „ |
| Ausfiebsel | — | „ | 17 880 | „ |
| Gras- | 3 840 | „ | 313 | „ |
| Gurken- | 213 | „ | 153 | „ |
| Hanf- | — | „ | 25 | „ |
| Klee- | 186 849 | „ | 130 071 | „ |
| Koriander- | 5 856 | „ | 2 890 | „ |
| Kümmel- | 20 | „ | 604 | „ |
| Mohn- | 6 648 | „ | 1 388 | „ |
| Leinsaat, Säe- | 427 664 | „ | 503 101 | „ |
| „ Schlag- | 630 011 | „ | 3 025 434 | „ |
| Raps- | 911 | „ | 5 813 | „ |
| Rüb- | — | „ | 1 644 | „ |
| Senf- | 1 382 | „ | 316 | „ |
| Sonnenblumen- | 25 | „ | — | „ |
| Timothy- | — | „ | 298 | „ |
| Wald- | 1 495 | „ | 2 456 | „ |
| Zitwer- | 202 | „ | — | „ |
| verschiedene | 254 | „ | 229 | „ |
| Säcke, leere | 1 031 | „ | 313 | „ |
| Sago | — | „ | 343 | „ |
| Salmiakschlacke | 1 048 | „ | — | „ |
| Salz | 43 | „ | 31 | „ |
| Schmirgelwaren | 17 | „ | 168 | „ |
| Schwamm | 462 | „ | — | „ |
| Schwefelblies | 3 | „ | — | „ |
| Seife | 42 | „ | 84 | „ |
| Seifenunterlauge | 22 383 | „ | 17 810 | „ |
| Senfmehl | 307 | „ | 160 | „ |
| Separatoren | 1 361 | „ | 965 | „ |
| Spargel | — | „ | 83 | „ |
| Spielwaren | 65 | „ | 25 | „ |
| Steine | 13 | „ | 713 | „ |
| Süßholz | 21 631 | „ | 18 453 | „ |
| Tabak | 98 287 | „ | 108 404 | „ |
| Tabakfabrikate | 38 | | 10 | „ |
| Tauwerk, neues | 27 | „ | 3 | „ |
| „ altes | 10 757 | „ | 9 704 | „ |
| Tee | 16 | „ | 567 | „ |
| Terpentin | 8 836 | „ | 31 762 | „ |
| Tiere: Bären | 4 | Stück | — | Stück |
| Hühner | — | „ | 27 | Pud |
| Hunde | 1 | Stück | 2 | Stück |
| Pferde | 5 911 | „ | 5 967 | „ |
| Tonerde | 80 | Pud | 5 | Pud |
| Tonwaren | 17 | „ | 27 | „ |
| Torf | — | „ | 26 | „ |
| Tran | 222 | „ | — | „ |
| Treber | 12 320 | „ | 15 400 | „ |
| Trommeln, leere | 85 | „ | 231 | „ |
| Tuch | 4 | „ | 1 | „ |
| Velozipedes und -Teile | 32 | „ | 50 | „ |
| Verpackungsmaterial | 36 | „ | 53 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Victualien | 277 | Pud | 318 | Pud |
| Vogelbälge und -flügel | 2 | „ | 605 | „ |
| Wachs | 92 | „ | — | „ |
| Wachstuch | 3 | „ | — | „ |
| Waffen und Zubehör | 4 | „ | 13 | „ |
| Wagen und Gewichte | 6 | „ | 2 | „ |
| Wein | 291 | „ | 398 | „ |
| Wollabfall | 2 107 | „ | — | „ |
| Wolle | 39 872 | „ | 79 810 | „ |
| Wollwaren | 328 | „ | 985 | „ |
| Zellulose | 1 698 | „ | 40 266 | „ |
| Zichorie | 36 | „ | 40 | „ |
| Ziegel, feuerfeste | 11 | „ | — | „ |
| Zinnasche | 2 168 | „ | 2 083 | „ |
| Zündhölzchen | 1 120 | „ | 619 | „ |
| Zwiebeln | 100 | „ | 808 | „ |
| Zylinder, leere | 704 | „ | 253 | „ |
| Holz: Balken, eichene | — | Stück | 31 | Stück |
| „ fichtene | 277 246 | „ | 410 636 | „ |
| „ grähnene | 119 971 | „ | 121 342 | „ |
| „ birk., ell., esp. | 71 705 | „ | 67 424 | „ |
| Bootshaken | 18 308 | „ | — | „ |
| Bootsmasten | 33 193 | „ | 46 661 | „ |
| Brennholz | 792¾ | Kub.-Fad. | 1 592¼ | Kub.-Fad. |
| Bretter, eichene | 328 | Stand. | 57 | Stand. |
| „ unter 1" | 10 250 | „ | 14 233 | „ |
| „ 1—2½" | 162 688 | „ | 186 028 | „ |
| „ 3" | 132 047 | „ | 153 403 | „ |
| „ über 3" | 930 | „ | 901 | „ |
| Brussen, eichene (Plançons) | 1 595 | Stück | 7 411 | Stück |
| „ fichtene | 58 046 | „ | 56 021 | „ |
| „ grähnene | 16 655 | „ | 22 778 | „ |
| „ birk., ell., esp. | 8 979 | „ | 4 599 | „ |
| Crossings | 11 526 | „ | 10 101 | „ |
| Faßstäbe, eichene | 421 251 | „ | 643 198 | „ |
| „ birk., ell., esp. | 733 491 | „ | 1 770 267 | „ |
| Floorings | 170 | „ | 468 | „ |
| Furniere | 839 503 | Pud | 674 684 | Pud |
| Holzdraht | 414 196 | „ | 469 823 | „ |
| Kanthölzer | — | Stück | 1 102 | Stück |
| Kistenbretter | — | „ | 241 335 | „ |
| Klötze, eichene | 2 654 | „ | 3 909 | „ |
| „ birk., ell., esp. | 411 626 | „ | 285 475 | „ |
| Latten | 12 888 | „ | 6 110 | „ |
| Mauerlatten, fichtene | 49 992 | „ | 92 403 | „ |
| „ grähnene | 22 029 | „ | 21 437 | „ |
| „ birk., ell., esp. | 2 818 | „ | 1 612 | „ |
| Parkettfriesen | 503 174 | „ | 843 416 | „ |
| Pitprops und Poles | 7 475 962 | „ | 8 533 802 | „ |
| Radspeichen | 4 494 | „ | 55 927 | „ |
| Scantlings | 5 025 | „ | 1 176 | „ |
| Sleepers, kantige | 2 867 620 | „ | 2 512 670½ | „ |
| „ kantige, eichene | 981½ | „ | 1 635 | „ |
| „ runde | 2 043 | „ | 2 816½ | „ |
| „ runde, eichene | 4 136½ | „ | 1 249½ | „ |
| Sparren und Rider | 75 910 | „ | 92 593 | „ |
| Spieren | 1 309 | „ | — | „ |
| Splittholz | 2 875¾ | Kub.-Fad. | 2 464 | Kub.-Fad. |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Stäbe, kleine, fichtene[1] | 2 953 600 | Stück | — | Stück |
| Telegraphenstangen und Stangen | 123 674 | „ | 104 648 | „ |
| Wagenschoß | 4 528 | „ | 2 208 | „ |
| Zellulosehol3, faden. | 589 085 | „ | 392 736 | „ |
| „ meterl. | 65 069 | Raummeter | 56 983 | Raummeter |
| Zementtonnenstäbe | 1 041 131 | Stück | 1 358 305 | Stück |

# Rigas Import zur See

in den Jahren 1913 und 1912.

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Abfälle | 5 318 | Pud | 3 092 | Pud |
| Alabasterwaren | 110½ | „ | 23½ | „ |
| Albumin | 794 | „ | 546 | „ |
| Apothekerwaren, Chemikal., Drogen: | | | | |
| Äther | 9 | „ | 7 | „ |
| Ätzwasser | — | „ | 5 | „ |
| Alaun | 142½ | „ | 19½ | „ |
| Aloe | 25 | „ | 28½ | „ |
| Antifebrin | — | „ | 9 | „ |
| Antiformin | 259½ | „ | 225 | „ |
| Antitorrosivum | 1 | „ | 94 | „ |
| Arnikablätter | 7 | „ | — | „ |
| Arsenik | 2 034 | „ | 1 243½ | „ |
| Backpulver | 35½ | „ | 38 | „ |
| Baldrianwurzel | 64 | „ | 15 | „ |
| Benzol | 234 | „ | 2 079½ | „ |
| Bimsstein | 6 468½ | „ | 4 005 | „ |
| Bittersalz | 666 | „ | 5 | „ |
| Blattgrün (Chlorophyll) | 5½ | „ | 17½ | „ |
| Bleichwasser | 403 | „ | 422 | „ |
| Bleizucker | 48½ | „ | 24 | „ |
| Bockshornsaat | 18½ | „ | — | „ |
| Borax | 3 177½ | „ | 1 180 | „ |
| Borkalk | 26 077 | „ | 22 571 | „ |
| Brechnuß | 33½ | „ | — | „ |
| Brechwurzel | 1 | „ | — | „ |
| Chinaextrakt | 12 | „ | 6½ | „ |
| Chinarinde | 110 | „ | 32½ | „ |
| Chinin | 2 | „ | — | „ |
| Chlorkali | 26 639 | „ | 34 816 | „ |
| Chlorkalzium | 3 976½ | „ | 3 588 | „ |
| Chlormagnium | 89 210½ | „ | 67 989½ | „ |
| Chloroform | — | „ | 23 | „ |
| Chlorschwefel | 115 | „ | — | „ |
| Chlorzink | 5 499 | „ | 1 863 | „ |
| Desinfektionsmittel | — | „ | 71 | „ |
| Dextrin | 851½ | „ | 1 121½ | „ |
| Diphenylamin | — | „ | 378½ | „ |
| Emser Pastillen | 6 | „ | 6 | „ |
| Enzianwurzel | 128 | „ | 41½ | „ |

[1]) Zur Verpackung von Bananen dienend.

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| **Apothekerwaren, Chemikal., Drogen:** | | | | |
| Essigäther | 338 | Pud | 199 | Pud |
| Fleckwasser | 12 | „ | — | „ |
| Fliegenpapier | 591/2 | „ | 4791/2 | „ |
| Formalin | 191/2 | „ | 1231/2 | „ |
| Galgant | 12 | „ | 22 | „ |
| Glaubersalz | 33 278 | „ | 21 650 | „ |
| Glyzerin | 7 | „ | — | „ |
| Goldschwefel | 10 7081/2 | „ | 2 2411/2 | „ |
| Grünspan | 2 612 | „ | 1 352 | „ |
| Härtemasse | — | „ | 17 | „ |
| Hirschhornsalz | 21 | „ | 31/2 | „ |
| Holzkohlenpulver | 1941/2 | „ | 2161/2 | „ |
| Hydrolin | 1 399 | „ | 316 | „ |
| Ichthyol | — | „ | 1 | „ |
| Insektenpulver | 81 | „ | 901/2 | „ |
| Isländisches Moos | — | „ | 3 | „ |
| Jod | 41/2 | „ | — | „ |
| Kali, schwefelsaures | 31 372 | „ | 38 323 | „ |
| „ übermangansaures | — | „ | 131 | „ |
| Kalzium | — | „ | 7 | „ |
| Kalziumkarbid | 565 | „ | 101/2 | „ |
| Kamillen | 25 | „ | 33 | „ |
| Karbid | 5671/2 | „ | 3651/2 | „ |
| Karborundum | 2 754 | „ | 502 | „ |
| Karraghenamoos | 7 | „ | 12 | „ |
| Kasein | — | „ | 4 | „ |
| Kastararinde | 41 | „ | 50 | „ |
| Kassia | 611/2 | „ | 65 | „ |
| Kindermehl | 4851/2 | „ | 3051/2 | „ |
| Kirschlorbeerwasser | 13 | „ | 51/2 | „ |
| Koffein | 20 | „ | 6 | „ |
| Kohlenstoff | 1201/2 | „ | 1741/2 | „ |
| Kollodium | 1 | „ | — | „ |
| Kolophonium | 45 | „ | — | „ |
| Kondurangorinde | 7 | „ | 26 | „ |
| Kreolin | 181/2 | „ | 10 | „ |
| Kreosotsalz | 1 509 | „ | — | „ |
| Kresol | 28 | „ | 14 | „ |
| Lanolin | 732 | „ | 580 | „ |
| Lykopodium | — | „ | 41/2 | „ |
| Lysol | 121/2 | „ | 35 | „ |
| Magnesia | 2 8141/2 | „ | 3 2401/2 | „ |
| Magnesit | 43 354 | „ | 59 324 | „ |
| Mandelwasser | 2 | „ | 2 | „ |
| Menthol | — | „ | 3 | „ |
| Milchzucker | 681/2 | „ | 2361/2 | „ |
| Naphthalin | 59 261 | „ | 44 532 | „ |
| Naphthol | 311 | „ | — | „ |
| Nickelsalz | 4721/2 | „ | 150 | „ |
| Nitrobenzol | 7 | „ | 23 | „ |
| Nitronaphthalin | 13 | „ | 6411/2 | „ |
| Opium | 4 | „ | 5 | „ |
| Oxyde: Aluminium- | 80 | „ | — | „ |
| „ Antimon- | 1 764 | „ | 884 | „ |
| „ Baryum- | 1111/2 | „ | 1 660 | „ |
| „ Blei- | 2 | „ | — | „ |
| „ Chrom | 7 | „ | — | „ |
| „ Eisen- | 718 | „ | 2971/2 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Apothekerwaren, Chemikal., Drogen: | | | | |
| Oxyde: Kobalt- | 8 | Pud | 6 | Pud |
| „ Kupfer- | 21 | „ | 80½ | „ |
| „ Mangan- | 112½ | „ | 625½ | „ |
| „ Nickel- | 36 | „ | 2 | „ |
| „ Wasserstoffsuper- | 10 | „ | 9 | „ |
| „ Zink- | 170½ | „ | 71½ | „ |
| „ Zinn- | 74 | „ | — | „ |
| „ verschiedene | 34 | „ | 244 | „ |
| Paranitranilin | — | „ | 34 | „ |
| Paradieskörner | 4½ | „ | — | „ |
| Pflaster | 37½ | „ | 21 | „ |
| Phenazetin | 4 | „ | — | „ |
| Phosphor | 1 899½ | „ | 1 566 | „ |
| Pomeranzenwasser | 8 | „ | — | „ |
| Pottasche | 10 130 | „ | 11 065½ | „ |
| Pyrogallol | — | „ | 4 | „ |
| Quassiaholz | 57½ | „ | 13 | „ |
| Rhabarber | 996½ | „ | 730½ | „ |
| Rhodan-Kalium | 412 | „ | 123 | „ |
| Sabadillsaat | — | „ | 6½ | „ |
| Säuren: Ameisen- | 61½ | „ | 105 | „ |
| „ Bor- | 9 863½ | „ | 5 540 | „ |
| „ Essig | — | „ | 4 | „ |
| „ Fett- | — | „ | 123 | „ |
| „ Fluß- | 2 | „ | — | „ |
| „ Gerb- (Tannin) | 67½ | „ | 14½ | „ |
| „ Karbol- | 2 459½ | „ | 5 951½ | „ |
| „ Klee- | 11 | „ | — | „ |
| „ Kohlen- | — | „ | 23½ | „ |
| „ Milch- | 1 237 | „ | 71 | „ |
| „ Oleïn- | 1 859 | „ | 27½ | „ |
| „ Phosphor- | 87½ | „ | 2 | „ |
| „ Pikrin- | 1 | „ | — | „ |
| „ Salzsol- | 294½ | „ | 37 | „ |
| „ Salpeter- | 66½ | „ | 49 | „ |
| „ Salz- | 741½ | „ | 508 | „ |
| „ Schwefel- | 558½ | „ | 1 177½ | „ |
| „ Weinstein- | 143½ | „ | 2 192 | „ |
| „ Zitronen- | 1 712 | „ | 745 | „ |
| „ verschiedene | 64 | „ | 44 | „ |
| Salmiak und Ammoniak | 4 633 | „ | 4 341½ | „ |
| Salmiakspiritus | 6½ | „ | — | „ |
| Salol | 4 | „ | — | „ |
| Salpeter, gewöhnlicher | 12 | „ | 57½ | „ |
| Salze, natürliche: Brom- | 5½ | „ | 28 | „ |
| Chrom- | 3 | „ | 27 | „ |
| Harzsäure | 1 907 | „ | — | „ |
| Karlsbader- | 3½ | „ | 4½ | „ |
| Kreuznacher- | 111 | „ | 232½ | „ |
| Lauge | 48 | „ | 145 | „ |
| verschiedene | 256½ | „ | 303½ | „ |
| Sarsaparillwurzel | 1 | „ | 1½ | „ |
| Sauerstoff | — | „ | 1 | „ |
| Schlamm | 7 | „ | — | „ |
| Schwefel | 254 678½ | „ | 285 758 | „ |
| Schwefelblüte | 10 467½ | „ | 7 | „ |
| Schwefelkohlenstoff | 2 265 | „ | 736 | „ |
| Schwefelmilch | 14½ | „ | — | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Apothekerwaren, Chemikal., Drogen: | | | | |
| Seifenwurzel | 504 | Pud | 313 | Pud |
| Senegawurzel | 5 | „ | — | „ |
| Sennesblätter | 269½ | „ | 17 | „ |
| Soda, kaustische | 3 308 | „ | 1 115 | „ |
| „ andere | 4 268½ | „ | 7 749½ | „ |
| Spermazeti | 20 | „ | 4 | „ |
| Strontium | 6½ | „ | — | „ |
| Sublimat | 35 | „ | 1½ | „ |
| Sulphat | 912½ | „ | — | „ |
| Sulphit | 1 221 | „ | — | „ |
| Tamarinden | 137½ | „ | — | „ |
| Thorium | — | „ | 26 | „ |
| Tintennüsse | 75½ | „ | 953 | „ |
| Vaselin | 1 026 | „ | 1 234½ | „ |
| Veilchenwurzel | 50½ | „ | 110 | „ |
| Vitriol: Aluminium= | — | „ | 16½ | „ |
| „ Eisen= | 7 | „ | 33½ | „ |
| „ Kupfer= | 3 457 | „ | 4 865½ | „ |
| „ Zink= | 376 | „ | 17½ | „ |
| „ verschiedener | — | „ | 6½ | „ |
| Wasserglas | 4 | „ | 110 | „ |
| Wasserstoff | 120 | „ | 47 | „ |
| Weinstein | 2 919½ | „ | 988 | „ |
| Wermut | 182 | „ | 45 | „ |
| Zinkschwefel | 8 | „ | — | „ |
| Zitwersaat | 327 | „ | — | „ |
| Zyankali | 746 | „ | 183½ | „ |
| verschiedene Drogen | 70 580 | „ | 43 669 | „ |
| Apparate, verschiedene | 9 443½ | „ | 8 034½ | „ |
| Aprikosen= und Kirschkerne | 1 276 | „ | 2 997 | „ |
| Arak | 210 | „ | 96½ | „ |
| Artilleriezubehör | 367½ | „ | — | „ |
| Asbest | 5 380½ | „ | 2 137½ | „ |
| Asbestwaren | 1 592½ | „ | 490 | „ |
| Asphalt | 63 114 | „ | 38 120½ | „ |
| Asphaltwaren | 612½ | „ | 79½ | „ |
| Austern | 67½ | „ | 1 | „ |
| Autodecken | 125 | „ | 73½ | „ |
| Automobile und Zubehör | 15 816 | „ | 8 600½ | „ |
| Backwerk und Brot | 703½ | „ | 569½ | „ |
| Badeschwämme | 24 | „ | 43½ | „ |
| Basalt | 26 | „ | — | „ |
| Bast | 1 376 | „ | 1 399½ | „ |
| Baumwolle, rohe | 787 078 | „ | 482 679½ | „ |
| Baumwollabfall | 1 129 | „ | 1 092 | „ |
| Baumwollfabrikate | 8 262 | „ | 6 245 | „ |
| Bernstein | 267½ | „ | 317½ | „ |
| Bettzeug | 93 | „ | 57½ | „ |
| Bienenzuchtgeräte | 12 | „ | — | „ |
| Bier | 2 479½ | „ | 2 641 | „ |
| Bilder und Gemälde | 812½ | „ | 568½ | „ |
| Bildhauerarbeit | 111 | „ | 95½ | „ |
| Bindegarn (Spagat) | 29 866½ | „ | 953½ | „ |
| Böte und Zubehör | 765 | „ | 9 | „ |
| „ „ „ | — | Stück | 3 | Stück |
| Bronzierpulver | 28½ | Pud | 59½ | Pud |
| Buchdruckerschrift (Lettern und andere Druckutensilien) | 341 | „ | 291 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Buchdruckerschwärze | 403 | Pud | 322 | Pud |
| Bücher und Druckſachen | 31 407½ | „ | 31 182 | „ |
| Bürſtenwaren | 356 | „ | 598 | „ |
| Butter | 228 | „ | 214½ | „ |
| Champagner | 12 200½ | „ | 19 572½ | „ |
| Chirurgiſche Waren | 526½ | „ | 1 293 | „ |
| Dachpappe | 471 | „ | 1 628 | „ |
| Dachpfannen | 57 524 | „ | 36 732½ | „ |
| Deckplane | 32 | „ | — | „ |
| Drainröhren | 201 045 | „ | 324 920 | „ |
| Drechslerwaren und Schnitzarbeit | 500½ | „ | 776½ | „ |
| Düngmittel: Chilisalpeter | 195 767½ | „ | 207 709½ | „ |
| Hornmehl | 91½ | „ | 61 | „ |
| Kainit | 487 725 | „ | 720 055 | „ |
| Kalidüngſalz | 342 954 | „ | 461 049½ | „ |
| Knochenmehl | 2 538½ | „ | 15 | „ |
| Rohphosphate | 756 908½ | „ | 454 910 | „ |
| Superphosphate | 3 822 958 | „ | 3 686 710 | „ |
| Thomasphosphate | 2 765 786 | „ | 2 673 112½ | „ |
| verſchiedene | 2 714½ | „ | 392 | „ |
| Eier | 5½ | „ | 1 | „ |
| Eigelb | 231 | „ | 60½ | „ |
| Eiſenbahnmaterial | 1 245 | „ | 1 880½ | „ |
| Elektr. Apparate und Zubehör | 28 738½ | „ | 25 014 | „ |
| Equipagen und Laſtfahrzeuge | 1 021 | „ | 488 | „ |
| Equipagenteile und Zubehör | 124½ | „ | 47 | „ |
| Erde | 1 893 | „ | 3 150½ | „ |
| Erze: Antimon- | 54 | „ | 36 | „ |
| Eiſen- | 23 352 | „ | 4 300½ | „ |
| Mangan- | 10 819 | „ | 31 255½ | „ |
| Zinnſeifen | 1 361 828 | „ | 1 597 258½ | „ |
| verſchiedene | 4 | „ | 389 | „ |
| Eſſenzen | 394½ | „ | 272½ | „ |
| Eſſig | 100½ | „ | 76½ | „ |
| Fackeln | – | „ | 4 | „ |
| Faſſer | 266 238½ | „ | 209 254 | „ |
| Fallen | 187 | „ | 195½ | „ |
| Farberde | 14 967½ | „ | 17 970 | „ |
| Farberrafle | 76 | „ | 1 249½ | „ |
| Farbholz: Querzitron | — | „ | 840 | „ |
| verſchiedenes | 1 115 819 | „ | 909 432½ | „ |
| Farben und Farbſtoffe: | | | | |
| Alizarin | 27½ | „ | 33½ | „ |
| Anilinfarben | 4 706 | „ | 8 260½ | „ |
| Berlinerblau | — | „ | 36 | „ |
| Bleiweiß | 1 027 | „ | 3 221 | „ |
| Braunrot | 70 | „ | — | „ |
| Chinolin | — | „ | 2 | „ |
| Cochenille | 283½ | „ | — | „ |
| Indigo | 657½ | „ | 3 051½ | „ |
| Katechu | 917 | „ | 960½ | „ |
| Kurkuma | 360 | „ | 791½ | „ |
| Lithopone | 309 | „ | 393 | „ |
| Minium | 132 | „ | 434½ | „ |
| Ocker | 37 288½ | „ | 66 409 | „ |
| Tusch | 12 | „ | 10 | „ |
| Ultramarin | 374 | „ | 312 | „ |
| Umbra | 35 | „ | — | „ |
| Zinkweiß | 5 853½ | „ | 5 030 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Farben und Farbstoffe: | | | | |
| Zinnober | 74½ | Pud | 13 | Pud |
| verschiedene | 25 787 | „ | 14 934 | „ |
| Faßteile | 28 110½ | „ | 29 266½ | „ |
| Fayencewaren | 15 345½ | „ | 11 130½ | „ |
| Federn und Daunen | 820 | „ | 1 153½ | „ |
| Fett | 456½ | „ | 803 | „ |
| Feuerwehrapparate und Zubehör | 327½ | „ | 371½ | „ |
| Filter und Zubehör | 2 858½ | „ | 2 231 | „ |
| Filz (Woilok) | 3 869 | „ | 3 445½ | „ |
| Fische: Anchovis | 170½ | „ | 185 | „ |
| Heringe | 2 858 991 | „ | 2 160 609 | „ |
| Lachs | 8 394 | „ | 3 117 | „ |
| Sardellen | 85½ | „ | 222 | „ |
| Sardinen | 21 456½ | „ | 17 801 | „ |
| verschiedene | 29 536 | „ | 26 855 | „ |
| Fischereigeräte | 236 | „ | 635 | „ |
| Fischbein | 5 | „ | 2½ | „ |
| Flachs | 3 573 | „ | 3 074 | „ |
| Flaschenverschluß | 16 | „ | 12½ | „ |
| Fleisch | 176½ | „ | 20 | „ |
| Fleischextratt | 77 | „ | 104 | „ |
| Friziergeräte | 11 | „ | 18 | „ |
| Früchte, frische: Äpfel | 14 670½ | „ | 5 576½ | „ |
| Ananas | 18 691½ | „ | 10 507½ | „ |
| Apfelsinen | 489 820½ | „ | 329 408 | „ |
| Aprikosen | 1 489½ | „ | 65½ | „ |
| Bananen | 19 495½ | „ | 10 160 | „ |
| Birnen | 4 503½ | „ | 5 215½ | „ |
| Kirschen | 30½ | „ | — | „ |
| Kokosnüsse | 3 727½ | „ | 2 086 | „ |
| Mandeln | 2 711 | „ | 6 629½ | „ |
| Mandarinen | 5 234 | „ | 5 044 | „ |
| Melonen | 11 | „ | 57½ | „ |
| Nüsse | 11 937 | „ | 17 100 | „ |
| Pfirsiche | 858 | „ | 60 | „ |
| Pflaumen | 824 | „ | 350 | „ |
| Pomeranzen | 1 679 | „ | 307½ | „ |
| Weintrauben | 13 400 | „ | 8 310½ | „ |
| Zitronen | 133 602½ | „ | 134 023 | „ |
| verschiedene | 59 | „ | 160½ | „ |
| Früchte, eingem.: Sukkade | 258 | „ | 243 | „ |
| verschiedene | 977½ | „ | 967 | „ |
| Früchte, getrocknete: Äpfel | 4 421½ | „ | 3 655 | „ |
| Aprikosen | 1 173 | „ | 2 352½ | „ |
| Birnen | 909 | „ | 1 539 | „ |
| Datteln | 4 556½ | „ | 3 485 | „ |
| Feigen | 2 730½ | „ | 1 678½ | „ |
| Johannisbrot | 9 286 | „ | 7 596 | „ |
| Kastanien | 1 414 | „ | 1 487 | „ |
| Korinthen | 1 688½ | „ | 1 688 | „ |
| Pfirsiche | 615 | „ | 1 558 | „ |
| Pflaumen | 24 494 | „ | 25 454½ | „ |
| Rosinen | 2 719½ | „ | 2 568½ | „ |
| verschiedene | 176 | „ | 79 | „ |
| Furniere | 21 673½ | „ | 14 558 | „ |
| Garn: Baumwoll- | 48 280½ | „ | 60 007½ | „ |
| Hanf- | 197 | „ | 793½ | „ |
| Lein- | 1 027½ | „ | 919½ | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Garn: Seiden- | 262 | Pud | 48 | Pud |
| Woll- | 38 455½ | „ | 26 205½ | „ |
| verschiedenes | 55½ | „ | 1 288 | „ |
| Gasreinigungsmasse | 265 793½ | „ | 188 702½ | „ |
| Gedärme | 7 290 | „ | 7 770 | „ |
| Gelatine | 182½ | „ | 114 | „ |
| Gemüse: Kartoffeln | 608 | „ | 495 | „ |
| Meerrettich | 8 649 | „ | 5 405½ | „ |
| Tomaten | 7 982½ | „ | 4 599½ | „ |
| Zwiebeln | 43 233½ | „ | 42 902 | „ |
| getrocknetes | 526 | „ | 741 | „ |
| verschiedenes | 52 194½ | „ | 31 342½ | „ |
| Gerbstoffe: Agar-Agar | 133 | „ | 200½ | „ |
| Dividivi | 36 822 | „ | 30 921½ | „ |
| Fisetholz | — | „ | 31 | „ |
| Gerbextrakte | 44 176½ | „ | 52 680½ | „ |
| Malettorinde | 1 372½ | „ | — | „ |
| Mangroverinde | 366 710½ | „ | 189 737 | „ |
| Mimosarinde | 265 775½ | „ | 149 869½ | „ |
| Myrobalanen | 10 280 | „ | 8 922 | „ |
| Quebrachoextrakt | 22 338 | „ | 21 924½ | „ |
| Sumach | 13 061 | „ | 9 987½ | „ |
| Valonea | 14 576½ | „ | 15 383½ | „ |
| verschiedene | 2 371 | „ | 1 667½ | „ |
| Geschirre | 5 134½ | „ | 3 688 | „ |
| Getreide: Bohnen | 2 955½ | „ | 19 056½ | „ |
| Erbsen | 15 206 | „ | 10 660 | „ |
| Gerste | 18 599 | „ | 555 | „ |
| Hafer | 2 527½ | „ | 597 | „ |
| Hirse | — | „ | 21½ | „ |
| Mais | 33 638 | „ | 61 992 | „ |
| Roggen | 186 212 | „ | 33 657 | „ |
| Weizen | 40 885 | „ | 11 289 | „ |
| verschiedenes | 389½ | „ | 1 345 | „ |
| Gewürze: Anis | 20½ | „ | 120½ | „ |
| Gewürznelken | 606½ | „ | 477½ | „ |
| Ingwer | 818 | „ | 750½ | „ |
| Kaneel | 4 664 | „ | 4 450½ | „ |
| Kapern | 50½ | „ | 28½ | „ |
| Kardamom | 377½ | „ | 289 | „ |
| Koriander | 5 | „ | – | „ |
| Kümmel | 92 | „ | 8 | „ |
| Lorbeerblätter | 1 979½ | „ | 2 281½ | „ |
| Majoran | — | „ | 11½ | „ |
| Muskatblüte | 139½ | „ | 131½ | „ |
| Muskatnuß | 136 | „ | 97½ | „ |
| Pfeffer | 12 478 | „ | 12 176½ | „ |
| Piment | 6 922½ | „ | 8 451 | „ |
| Pomeranzenschalen | 1 398½ | „ | 789½ | „ |
| Senf | 1 056 | „ | 1 206 | „ |
| Soja | 3 | „ | 3 | „ |
| Vanille | 162 | „ | 38½ | „ |
| verschiedene | 317 | „ | 127½ | „ |
| Gips | 9 603½ | „ | 13 502 | „ |
| Gipswaren | 713 | „ | 706½ | „ |
| Glätte | 12 809½ | „ | 9 699½ | „ |
| Glas: Fenster- | 1 707½ | „ | 509 | „ |
| verschiedenes | 5 510½ | „ | 6 207 | „ |
| Glas, gemahlenes | 288½ | „ | | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Glasmasse | 445½ | Pud | 2 344 | Pud |
| Glasscherben | 27 852 | „ | 28 742½ | „ |
| Glasschmelz (Email) | 4 | „ | — | „ |
| Glaswaren: Flaschen | 3 032 | „ | 3 797½ | „ |
| Glas- und Kristallwaren, verschiedene | 9 264 | „ | 6 876½ | „ |
| Glimmer | 749 | „ | 887 | „ |
| Goudron | 25 109½ | „ | 21 043 | „ |
| Granit | 30 615 | „ | 33 192 | „ |
| Graphit | 17 174 | „ | 14 868½ | „ |
| Graphitwaren | 8 333½ | „ | 8 073½ | „ |
| Grütze: Hafer- | 3 201½ | „ | 705½ | „ |
| Manna- | 89½ | „ | 26 | „ |
| verschiedene | 2 233 | „ | 831½ | „ |
| Gummi arabikum | 2 651½ | „ | 2 927½ | „ |
| Gummi, Guttapercha, Kautschuk | 387 334½ | „ | 226 241½ | „ |
| Gummiwaren | 10 315 | „ | 6 556½ | „ |
| Haar: Borsten | 1 749 | „ | 1 802 | „ |
| Hasenhaar | — | „ | 7 | „ |
| Kamelhaar | 27 | „ | — | „ |
| Kuhhaar | 18 | „ | — | „ |
| Roßhaar | 1 098 | „ | 2 386½ | „ |
| Ziegenhaar | — | „ | 19 | „ |
| verschiedenes | 55 | „ | — | „ |
| Häute und Felle: gesalzene | 563 156 | „ | 400 581 | „ |
| getrocknete | 50 361½ | „ | 26 786 | „ |
| Schaf- | 42½ | „ | 57½ | „ |
| verschiedene | 988½ | „ | 702 | „ |
| Haferkakao | 188 | „ | 276½ | „ |
| Handwerksgeräte | 29 322 | „ | 27 070 | „ |
| Hanf | 1 283½ | „ | 2 328 | „ |
| Hanffabrikate | 2 | „ | 39 | „ |
| Harze: Akkaroid- | 2 242 | „ | 1 536 | „ |
| Brauerpech | 11 619½ | „ | 11 296½ | „ |
| Dammar- | 1 387 | „ | 1 497½ | „ |
| Gallipot | 1 904 | „ | 969½ | „ |
| Harpius | 407 453½ | „ | 460 189½ | „ |
| Kopaivabalsam | 19½ | „ | 3 | „ |
| Kopal- | 8 465 | „ | 7 473½ | „ |
| Sandarak | 327½ | „ | 2 077 | „ |
| medizinische: | | | | |
| Asa foetida | 3½ | „ | — | „ |
| Kampher | 1 018½ | „ | 899½ | „ |
| Laudanum | 4 | „ | 15½ | „ |
| wohlriechende: | | | | |
| Benzoe- | 52½ | „ | 27½ | „ |
| Olibanum | 655 | „ | 494 | „ |
| Perubalsam | 13½ | „ | 12 | „ |
| Styrax | 166½ | „ | 88 | „ |
| verschiedene | 169 | „ | 554½ | „ |
| Hausgeräte | 10 308 | „ | 9 993½ | „ |
| Hede | 14½ | „ | 24½ | „ |
| Hefe | 94 | „ | 37½ | „ |
| Holzmasse | 5 443 | „ | 9 831½ | „ |
| Holzröllchen | 531½ | „ | 1 321½ | „ |
| Honig | 198½ | „ | 211½ | „ |
| Hopfen | 3 981½ | „ | 5 357 | „ |
| Horn | 11 691½ | „ | 9 164 | „ |
| Hülsen | 12 | „ | 16 | „ |
| Hüte | 78½ | „ | 89 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Hummer | 1 349 | Pud | 1 774 | Pud |
| Infusorienerde | 5 045 | „ | 7 252 | „ |
| Instrumente, math., phys., opt., med. | 3 352½ | „ | 3 539½ | „ |
| Instrumente, musikalische: | | | | |
| Grammophone und Zubehör | 7 835 | „ | 8 902½ | „ |
| Harmoniums | 918 | „ | 978 | „ |
| Pianofortе, Flügel, Pianinos | 11 865½ | „ | 11 161½ | „ |
| verschiedene | 5 716 | „ | 5 902½ | „ |
| Instrumententeile, musik. u. Zubehör | 243 | „ | 126 | „ |
| Isoliermaterial | 3 976 | „ | 4 142½ | „ |
| Jagdgeräte | 32 | „ | 11 | „ |
| Jute, rohe | 325 173½ | „ | 493 617 | „ |
| Jutesäcke | 951 | „ | 551 | „ |
| Jutefabrikate | 1 137 | „ | 41 | „ |
| Käfige | 31 | „ | — | „ |
| Käse | 928 | „ | 1 001 | „ |
| Käselab | 30 | „ | 181 | „ |
| Kaffee | 57 491 | „ | 55 106 | „ |
| Kakao | 38 911 | „ | 38 882 | „ |
| Kalk | 16 741½ | „ | 9 645½ | „ |
| Kapseln | 123 | „ | 214½ | „ |
| Karden | 2 253½ | „ | 1 037½ | „ |
| Kisten | 304 | „ | 108½ | „ |
| Kitt | 19 | „ | 135½ | „ |
| Kleider und Wäsche | 445 | „ | 230 | „ |
| Knochen | 3 793 | „ | — | „ |
| Knochenkohle | — | „ | 1 556½ | „ |
| Knöpfe | 1 107 | „ | 1 083½ | „ |
| Kognak | 3 996½ | „ | 3 823½ | „ |
| Kohlen: Holz- | 2 060 | „ | 44½ | „ |
| Koks | 4 848 571½ | „ | 4 363 687 | „ |
| Stein- | 74 018 492½ | „ | 47 107 251½ | „ |
| nicht besonders benannt | 46 | „ | 30 | „ |
| Kohlenstifte | 684 | „ | 445 | „ |
| Kompasse | 12 | „ | 20½ | „ |
| Konditorwaren | 59 | „ | 92 | „ |
| Konserven | 4 372½ | „ | 6 124 | „ |
| Kopra | 752 177 | „ | 834 278 | „ |
| Korbwaren | 907 | „ | 537½ | „ |
| Korken | 122½ | „ | 45 | „ |
| Korkholz | 469 928 | „ | 485 473½ | „ |
| Kreide, rohe | 6 737 099½ | „ | 8 178 441½ | „ |
| Kurz- und Galanteriewaren | 3 614½ | „ | 3 847 | „ |
| Lack | 3 295½ | „ | 2 548 | „ |
| Lampenwaren und Zubehör | 17 968½ | „ | 18 187½ | „ |
| Lebensmittel, verschiedene | 706 | „ | 576½ | „ |
| Leder | 43 185 | „ | 21 348 | „ |
| Lederwaren | 1 489½ | „ | 1 603 | „ |
| Leim | 14 574 | „ | 7 250½ | „ |
| Leinenfabrikate | 1 039½ | „ | 1 465 | „ |
| Lichte | 54 | „ | 144½ | „ |
| Likör | 9 084 | „ | 7 603½ | „ |
| Luftwaren | 369½ | „ | 278 | „ |
| Lumpen | 75 561 | „ | 79 234½ | „ |
| Makulatur | — | „ | 1 872½ | „ |
| Mal- und Zeichenutensilien | 214 | „ | 196½ | „ |
| Malz | 2 323 | „ | 1 986½ | „ |
| Malzextrakt | 4 | „ | 14 | „ |
| Manufakturwaren, nicht bes. ben. | 4 950 | „ | 3 300 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Marmor | 26 386 | Pud | 10 419½ | Pud |
| Marmor, gemahlener | 849½ | „ | — | „ |
| Marmorwaren | 219½ | „ | 158 | „ |
| Maschinen und Geräte, landwirtschaftl.: | | | | |
| Dresch- und Lokomobilen | 159 603 | „ | 12 461 | „ |
| Pflüge | 16 795½ | „ | 12 029½ | „ |
| Separatoren | 61 624½ | „ | 41 574 | „ |
| verschiedene | 673 157½ | „ | 861 712½ | „ |
| Maschinen und Geräte, industrielle: | | | | |
| Dampf- und Lokomobilen | 94 866½ | „ | 30 092½ | „ |
| dynamo-elektrische | 2 807½ | „ | 5 922 | „ |
| Näh- und Strick- | 736 948½ | „ | 304 315½ | „ |
| verschiedene | 610 422½ | „ | 599 005 | „ |
| Maschinenteile und -Zubehör | 630 359½ | „ | 498 539 | „ |
| Mastix | 2 | „ | 33 | „ |
| Matten | 269 | „ | 379½ | „ |
| Mehl: Hafer- | 1 375 | „ | 3 942 | „ |
| Kartoffel- | 114½ | „ | 12 | „ |
| Mais- | 244 | „ | 207½ | „ |
| Reis- | 43½ | „ | 144½ | „ |
| Tapioka | 433½ | „ | 190 | „ |
| Weizen- | 6 | „ | 419½ | „ |
| verschiedenes | 1 348 | „ | 2 200 | „ |
| Metalle: Aluminium | 11 334 | „ | 6 993½ | „ |
| Antimon | 11 128½ | „ | 6 398 | „ |
| Blech | 481½ | „ | 395 | „ |
| Blei | 840 200½ | „ | 458 485 | „ |
| Eisen | 553 671 | „ | 342 239½ | „ |
| Gußeisen | 224 133 | „ | 324 648½ | „ |
| Hartblei | — | „ | 4 669½ | „ |
| Kupfer | 21 023 | „ | 17 662½ | „ |
| Messing | 5 760½ | „ | 3 339 | „ |
| Nickel | 3 774 | „ | 1 951½ | „ |
| Quecksilber | 894 | „ | 990½ | „ |
| Silber | 3 365 | „ | 2 820 | „ |
| Stahl | 525 606 | „ | 343 884½ | „ |
| Wismut | 70 | „ | — | „ |
| Zink | 185 228 | „ | 113 590½ | „ |
| Zinn | 87 141 | „ | 66 618 | „ |
| verschiedene | 2 325½ | „ | 2 639½ | „ |
| Metallwaren: Aluminiumwaren | 1 973 | „ | 2 633½ | „ |
| Amboße | 17 | „ | 89½ | „ |
| Anker und Zubehör | 143 | „ | 35½ | „ |
| Blechwaren | 10 777 | „ | 10 220½ | „ |
| Bleiröhren und andere Bleiwaren | 4 164 | „ | 13 397½ | „ |
| Draht: Eisen- u. Stahl- | 29 261 | „ | 24 922½ | „ |
| Kupfer- u. Blei- | 2 167 | „ | 977 | „ |
| Drahttaue | 1 956 | „ | 2 771 | „ |
| Drahtwaren | 2 663½ | „ | 1 504 | „ |
| Eisenbahnschienen | 3 789 | „ | 8 176½ | „ |
| Eisenwaren | 128 722 | „ | 118 282 | „ |
| Geldschränke | 3 313 | „ | 1 479 | „ |
| Gußeisenwaren | 31 342½ | „ | 26 210 | „ |
| Ketten | 4 498 | „ | 2 790½ | „ |
| Küchen: Gas- | 3 163 | „ | 1 060 | „ |
| Petroleum | 11 079½ | „ | 7 280½ | „ |
| Spiritus- | 12 | „ | 25½ | „ |
| Kupfer- u. Messingwaren | 15 094½ | „ | 10 414 | „ |

| | | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Metallwaren: | Messerwaren | 1 983 | Pud | 970 | Pud |
| | Nadeln | 824½ | „ | 570½ | „ |
| | Nägel | 2 874½ | „ | 1 040 | „ |
| | Nickelwaren | 291½ | „ | 52½ | „ |
| | Sägen | 20 591 | „ | 11 762½ | „ |
| | Schlösser und Schlüssel | 1 082 | „ | 1 295 | „ |
| | Schrot | 1 669 | „ | 551½ | „ |
| | Sensen und Sicheln | 1 199½ | „ | 1 012½ | „ |
| | Silberwaren | 109½ | „ | 137½ | „ |
| | Stahlwaren | 25 871½ | „ | 40 427 | „ |
| | Zinkwaren | 688 | „ | 531 | „ |
| | Zinnwaren | 1 605 | „ | 517 | „ |
| | verschiedene | 14 911 | „ | 19 119 | „ |
| Methylalkohol | | 375 | „ | 139½ | „ |
| Mineralwasser | | 23 715 | „ | 26 852 | „ |
| Möbel | | 6 598½ | „ | 6 488 | „ |
| Mörtel | | 65 570½ | „ | 314 | „ |
| Moos | | 154½ | „ | 92 | „ |
| Muscheln | | 630 | „ | 2241/2 | „ |
| Netze | | 5 342½ | „ | 2 763 | „ |
| Oblaten | | 51 | „ | 46½ | „ |
| Öle: ätherische | | 568 | „ | 774 | „ |
| | Mineral- | 11 979 | „ | 13 4591/2 | „ |
| | Pflanzen-: Baum | 3 127½ | „ | 2 688 | „ |
| | Bergamott- | 3 | „ | — | „ |
| | Fichtennadel- | — | „ | 221½ | „ |
| | Gallipot- | 1 7951/2 | „ | — | „ |
| | Gallipoli- | — | „ | 367 | „ |
| | Geranium- | 30 | „ | 31½ | „ |
| | Gewürznelken- | — | „ | 4 | „ |
| | Harz- | 1 1861/2 | „ | 562 | „ |
| | Kakaobutter | 6 862½ | „ | 5 470½ | „ |
| | Kassia- | 15 | „ | 18½ | „ |
| | Kastor- (Rizinus-) | 64 | „ | 69½ | „ |
| | Kokosnuß- | 1 111 | „ | 1 381½ | „ |
| | Lärchen | — | „ | 67½ | „ |
| | Lein- | 28 | „ | 196½ | „ |
| | Lorbeer- | 3 | „ | 19 | „ |
| | Mandel- | 136 | „ | 105½ | „ |
| | Minz- | 22 | „ | 58 | „ |
| | Mohn- | 34 | „ | 31½ | „ |
| | Nuß- | 1841/2 | „ | 320 | „ |
| | Oliven- | 4 851 | „ | 3 355½ | „ |
| | Orangen- | 6 | „ | — | „ |
| | Palm- | 6 2881/2 | „ | 2 0141/2 | „ |
| | Senf- | — | „ | 798½ | „ |
| | Sesam- | 240 | „ | 260 | „ |
| | Zitronen- | 126½ | „ | 10 | „ |
| | verschiedene | 226 | „ | 1681/2 | „ |
| | Firnis | 407½ | „ | 2521/2 | „ |
| Optische Waren | | 631/2 | „ | 33 | „ |
| Papier (Luxus-) | | 8 248 | „ | 7 4681/2 | „ |
| Papiermasse | | — | „ | 11 | „ |
| Papierwäsche | | 969 | „ | 978½ | „ |
| Papyros | | — | „ | 3 | „ |
| Pappe | | 5 3081/2 | „ | 3 560½ | „ |
| Pappewaren | | 730½ | „ | 4801/2 | „ |
| Paraffin, Zeresin, Erdwachs | | 24 614 | „ | 23 037½ | „ |
| Parfümerien und kosmet. Waren | | 1 561½ | „ | 1 474 | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Passagiereffekten | 3 681 | Pud | 1 376 | Pud |
| Pastete | 147½ | „ | 125½ | „ |
| Pelzwaren | 56 | „ | 95½ | „ |
| Pelzwerk | 275 | „ | 649½ | „ |
| Perlmutter | 41 | „ | — | „ |
| Pfeifen | 221 | „ | 213 | „ |
| Pflanzen, lebende u. Blumenzwiebeln | 42 515 | „ | 34 604 | „ |
| Pflanzenteile | 2 520½ | „ | 1 095½ | „ |
| Pflanzenfaserstoffe, Pflanzenhaar usw. | 37 979 | „ | 32 872 | „ |
| Pflanzenmilch | 24 | „ | 69 | „ |
| Pflanzenwachs | 346 | „ | 90 | „ |
| Photogr. Apparate und Zubehör | 2 695½ | „ | 4 379½ | „ |
| Polierstoffe, Schleif- und Putzmittel | 10 069 | „ | 9 295 | „ |
| Porter | 139 | „ | 1 998½ | „ |
| Porzellanwaren | 3 901½ | „ | 2 146 | „ |
| Posamentierwaren | 83½ | „ | 168 | „ |
| Potal und Spiegelfolie | 162 | „ | 56 | „ |
| Proben, Muster, Modelle | 686½ | „ | 735 | „ |
| Punsch | 695 | „ | 497½ | „ |
| Quarz | 316 087 | „ | 264 856½ | „ |
| Quebrachoholz | 1 515 655 | „ | 1 098 032½ | „ |
| Rasiergeräte | 5 | „ | — | „ |
| Reis | 398 887 | „ | 297 844½ | „ |
| Riemen, verschiedene | 26 159 | „ | 21 641½ | „ |
| Röhren, verschiedene | 2 849½ | „ | 6 431½ | „ |
| Rohr | 3 146 | „ | 2 678 | „ |
| Rum | 509½ | „ | 905 | „ |
| Ruß | 5 779 | „ | 4 480½ | „ |
| Säcke | 608 | „ | 2 117½ | „ |
| Sämereien: Grassaat | 10 787½ | „ | 7 711 | „ |
| Hanfsaat | 376 | „ | — | „ |
| Kanariensaat | 4 069 | „ | 2 459 | „ |
| Kleesaat | 14 217½ | „ | 5 060 | „ |
| Leinsaat | 1½ | „ | — | „ |
| Rizinussaat | 198 226½ | „ | 187 632½ | „ |
| Rübsaat | 315 | „ | 465½ | „ |
| Runkelrübensaat | — | „ | 55 | „ |
| Senfsaat | 122 | „ | 3 638½ | „ |
| Sesamsaat | 25 312 | „ | 45 984½ | „ |
| Sonnenblumensaat | — | „ | 6 | „ |
| Timothysaat | 1 387½ | „ | 4 856½ | „ |
| verschiedene | 39 491 | „ | 13 456½ | „ |
| Sago | 37½ | „ | 186½ | „ |
| Salz: Stein- | 14 118½ | „ | 16 233 | „ |
| Tisch- | 150 | „ | 170 | „ |
| anderes (Koch- und Konserven-) | 30 196½ | „ | 27 237 | „ |
| Samt und Plüsch | 89 | „ | 1 301 | „ |
| Sand | 442 764 | „ | 263 905 | „ |
| Sattlerwaren | 476 | „ | 166 | „ |
| Schaufeln | 12 438½ | „ | 6 698½ | „ |
| Schellack | 17 565½ | „ | 17 945 | „ |
| Schiefer | 89 812 | „ | 85 388 | „ |
| Schiefertafeln u. a. Schieferwaren | 2 315½ | „ | 1 482½ | „ |
| Schiffszubehör | 153 | „ | 171 | „ |
| Schilder | 47½ | „ | 36 | „ |
| Schirme, Regen- und Sonnen- | 302½ | „ | 77 | „ |
| Schlacke (Hochofen) | 994 | „ | — | „ |
| Schmalz | 318 008½ | „ | 236 486½ | „ |
| Schmieröle | 22 111½ | „ | 8 724½ | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Schmirgel- u. Schmirgelscheiben | 40 432 | Pud | 21 888½ | Pud |
| Schokolade | 9 653½ | „ | 10 632 | „ |
| Schreibmaterialien | 6 183 | „ | 3 347 | „ |
| Schuhwaren | 2 266½ | „ | 761½ | „ |
| Seide, rohe und Abfall | 6 808 | „ | 7 768 | „ |
| Seidenwaren | 60½ | „ | 84 | „ |
| Seife | 2 747 | „ | 2 051½ | „ |
| Serpentin | 624½ | „ | — | „ |
| Siebe | 120 | „ | 288 | „ |
| Sirup | 2 420 | „ | 1 245½ | „ |
| Spat: Feld- | 440 476½ | „ | 324 756 | „ |
| Fluß- | 12 436 | „ | 18 914 | „ |
| Schwer | 158 347½ | „ | 236 780½ | „ |
| Baryt | 592½ | „ | 658½ | „ |
| Dolomit | — | „ | 929½ | „ |
| Kryolith | 1 658 | „ | 708½ | „ |
| Witherit | 12 649 | „ | 20 679½ | „ |
| verschiedener | 515 | „ | 1 221 | „ |
| Spiegelgläser | 578 | „ | 634 | „ |
| Spielwaren | 1 847½ | „ | 1 629½ | „ |
| Spitzen und Stickereien | 9 | „ | 40½ | „ |
| Stärke | 2 091½ | „ | 3 611 | „ |
| Steine: Feuer- | 201 681½ | „ | 465 964 | „ |
| Granit- | 40 269½ | „ | 17 432 | „ |
| Kalk- | 405 794½ | „ | 143 890½ | „ |
| Lithographier- | 1 689 | „ | 497½ | „ |
| Mühl- | 28 467 | „ | 41 224½ | „ |
| Pflaster- | 2 429 | „ | 463 849 | „ |
| Sand- | 6 | „ | 165 | „ |
| Schleif- | 104 408 | „ | 145 879 | „ |
| Weß- | 1 104 | „ | 465 | „ |
| gemahlene | 8 307 | „ | 468 | „ |
| verschiedene | 74 573 | „ | 26 951 | „ |
| Steinkohlenpech | 374 236 | „ | 282 999 | „ |
| Stempel | 9 | „ | 1 | „ |
| Stifte: Holz- | 2 399 | „ | 1 619½ | „ |
| andere | 290 | „ | 572½ | „ |
| Straußeneier | — | „ | 3 | „ |
| Strohmasse | 16 755½ | „ | — | „ |
| Stroh zum Flechten | 303 | „ | 7 | „ |
| Tabak | 2 339 | „ | 4 094 | „ |
| Talk | 32 915 | „ | 27 882½ | „ |
| Tapeten | 210 | „ | 297 | „ |
| Taucherapparate | — | „ | 5 | „ |
| Taue | 6 763 | „ | 5 323½ | „ |
| Tee | 68 764 | „ | 59 083½ | „ |
| Teer, Steinkohlen- | 548 798 | „ | 434 335 | „ |
| Teeröl (Kreosotöl) | 1 190 | „ | 373 | „ |
| Telegr.- u. Teleph.-Appar. u. Zubehör | 1 722 | „ | 382½ | „ |
| Teppiche | 180 | „ | 179 | „ |
| Terpentin und -Öl | 13 777½ | „ | 14 749 | „ |
| Theatereffekten | 90½ | „ | 163½ | „ |
| Tiere: Affen | — | „ | 2 | „ |
| „ | 5 | Stück | 6 | Stück |
| Bären | 1 | „ | — | „ |
| Bienen | 17 | Pud | 8 | Pud |
| Enten | 1 | „ | — | „ |
| „ | — | Käfig | 1 | Käfig |
| Füchse | — | Stück | 1 | Stück |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Tiere: Hühner | 47½ | Pud | — | Pud |
| „ | — | Stück | 3 | Stück |
| „ | 1 | Käfige | 2 | Käfige |
| „ | — | Korb | 1 | Korb |
| Hunde | 24 | Stück | 43 | Stück |
| Kälber | 50 | „ | 89 | „ |
| Kanarienvögel | — | „ | 3 | „ |
| Kaninchen | 1 | Pud | ½ | Pud |
| „ | 2 | Stück | — | Stück |
| Katzen | 1 | „ | 1 | „ |
| Lämmer | — | „ | 5 | „ |
| „ | 2 | Käfige | — | Käfige |
| Pferde | 169 | Stück | 73 | Stück |
| Rinder | 280 | „ | 583 | „ |
| Schafe | 30 | „ | 16 | „ |
| „ | 7 | Käfige | 38 | Käfige |
| Schweine | 19 | Stück | 8 | Stück |
| „ | 14 | Käfige | 53 | Käfige |
| Strauße | — | Stück | 5 | Stück |
| Tauben | — | Pud | 1 | Pud |
| Ziegen | 1 | Stück | 2 | Stück |
| „ | 1 | Käfige | — | Käfige |
| Vögel, verschiedene | 12 | Pud | 3½ | Pud |
| „ „ | 3 | Korb | 1 | Korb |
| „ | 4 | Käfige | 10 | Käfige |
| verschiedene | 45 | Pud | 4 | Pud |
| „ | 6 | Stück | 1 | Stück |
| „ | 4 | Käfige | — | Käfige |
| Tierfutter | 3 119½ | Pud | 27 127 | Pud |
| Tinte | 1 261½ | „ | 1 159 | „ |
| Tischlerarbeit | 22 596 | „ | 10 655 | „ |
| Tischlerholz: Bambus | 233½ | „ | 205 | „ |
| Buchen- | 2 261 | „ | 2 352 | „ |
| Eben- | 255 | „ | 414½ | „ |
| Guajak- | 875 | „ | 887 | „ |
| Jakaranda- | 198 | „ | 66 | „ |
| Kokos- | 149 | „ | 307 | „ |
| Mahagoni- | 7 517½ | „ | 24 323 | „ |
| Nuß- | 2 540 | „ | 997 | „ |
| Okume- | — | „ | 496½ | „ |
| Zedern- | 223 | „ | 706 | „ |
| verschiedenes | 4 358 | „ | 9 127½ | „ |
| Ton- und Porzellanerde | 2 059 218 | „ | 2 547 332 | „ |
| Tonfließen und Ofenkacheln | 25 317½ | „ | 26 406 | „ |
| Ton- und Töpferwaren | 19 805½ | „ | 14 324½ | „ |
| Tran | 3 769½ | „ | 7 746 | „ |
| Trüffeln, Champignons usw. | 3 | „ | 5 | „ |
| Turngeräte u. a. Sportartikel | 2 650 | „ | 1 368 | „ |
| Uhren | 3 971½ | „ | 3 247½ | „ |
| Uhrenzubehör | 73 | „ | 143 | „ |
| Unterrichtsmittel | 230½ | „ | 69 | „ |
| Velozipedes | 7 533 | „ | 1 831½ | „ |
| Velozipedteile und Zubehör | 2 269½ | „ | 1 197½ | „ |
| Verpackungsstoff | 387 | „ | 521 | „ |
| Wachs | 30 678½ | „ | 38 174½ | „ |
| Wachstuch | 170½ | „ | 108½ | „ |
| Wachswaren | 167 | „ | 97½ | „ |
| Waffen | 771½ | „ | 588 | „ |
| Waffenzubehör | 449 | „ | 457½ | „ |

| | 1913 | | 1912 | |
|---|---|---|---|---|
| Wagen und Gewichte | 1 474 | Pud | 6 073½ | Pud |
| Waldmeister | 2 | „ | 10½ | „ |
| Wannen | 616½ | „ | 245½ | „ |
| Watte | 979½ | „ | 924½ | „ |
| Weim | 40 474 | „ | 31 512 | „ |
| Whisky | 1 061½ | „ | 265 | „ |
| Wichse | 10 391 | „ | 5 826 | „ |
| Wolle, rohe | 146 807½ | „ | 139 687 | „ |
| „ Kunst- | — | „ | 464 | „ |
| Wollenfabrikate | 7 459½ | „ | 7 693 | „ |
| Zeitungen, alte | — | „ | 1 070 | „ |
| Zelluloid und Abfall | 464½ | „ | 859 | „ |
| Zelluloidwaren | 489½ | „ | 183½ | „ |
| Zellulose | 50 553 | „ | 30 905 | „ |
| Zement | 349 281 | „ | 159 312 | „ |
| Zementwaren | 30 | „ | 4 | „ |
| Zichorienwurzel | — | „ | 4 | „ |
| Zider | — | „ | 5 | „ |
| Ziegel, feuerfeste | 1 146 639 | „ | 846 019 | „ |
| Zigarren | 138½ | „ | 115½ | „ |
| Zucker | 218 | „ | 305 | „ |
| Zündhölzchen | 18 | „ | 13½ | „ |
| Verschiedene Waren | 2 574½ | „ | 5 716½ | „ |

# Die jährlichen Durchschnittspreise der wichtigsten Ausfuhr- und Einfuhrwaren.

(Marktpreise en gros im Jahre 1913 nach den Preis-Kuranten der Rigaer Börsenmakler).

| Artikel | Maß, Gewicht oder Zahl pro | Höchster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. | Niedrigster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ausfuhrwaren:** | | | | | |
| **Flachs:** | | | | | |
| Livländisch. Kron | Berkowez | 51 | 13 | 50 | 77 |
| Kurischer | „ | 48 | 73 | 48 | 18 |
| Hofs- | „ | 47 | 93 | 47 | 41 |
| **Hanf:** | | | | | |
| Otby Super. fein Poln. Rein OSFPRH | Berkowez | 66 | 33 | 66 | 33 |
| Deutsch fein Poln. Rein SFPRH | „ | 64 | 33 | 64 | 33 |
| Poln. Rein PRH | „ | 59 | 33 | 59 | 33 |
| Torse | „ | 45 | — | 45 | — |
| Hanfgarn | „ | 75 | — | 75 | — |
| **Getreide:** | | | | | |
| Weizen, russischer, 130 pfd. | Pud | 1 | 07½ | 1 | 04½ |
| Roggen, russ. ungedörrt, 120 pfd. | „ | — | 95 | — | 94 |
| „ kurl., gedörrt, 120 pfd. | „ | — | 91¼ | — | 90¼ |
| „ „ ungedörrt, 120 pfd. | „ | — | 91¼ | — | 90¼ |
| Gerste, 2 zeilige, 105 pfd. | „ | — | 91 | — | 89½ |
| „ 2 zeilige, ungedörrt, 110 pfd. | „ | — | 98 | — | 96 |
| „ russische 100 pfd. | „ | — | 88½ | — | 88 |
| Hafer, russischer, ungedörrter | „ | — | 88¾ | — | 81½ |
| „ „ gedörrter | „ | — | 83½ | — | 79 |
| **Saat:** | | | | | |
| Kron-Säeleinsaat | Pud | 1 | 55 | 1 | 54 |
| Schlagleinsaat, gedörrte, 87½ % | „ | 1 | 35 | 1 | 34½ |
| „ ungedörrte, 87½ % | „ | 1 | 32½ | 1 | 30½ |
| Steppensaat | „ | 1 | 40 | 1 | 39½ |
| Aussiebsel | „ | — | 44½ | — | 44½ |
| **Öl:** | | | | | |
| Leinöl | Pud | 5 | 50 | 5 | 50 |
| Hanföl | „ | 4 | 50 | 4 | 20 |
| **Ölkuchen:** | | | | | |
| Leinsaatkuchen | Pud | — | 99¼ | — | 96 |
| Rapskuchen | „ | — | 83 | — | 82 |
| Hanfsaatkuchen | „ | — | 72¾ | — | 71 |
| Kokoskuchen | „ | 1 | 04¼ | 1 | 02½ |
| Sonnenblumenkuchen | „ | — | 92¼ | — | 91¼ |
| **Diverse:** | | | | | |
| Export-Eier I. Sorte | Kiste von 1,440 St. | 46 | 33 | 46 | — |
| „ „ II. „ | „ | 37 | 25 | 37 | 25 |
| „ „ III. „ | „ | 33 | 87½ | 33 | 87½ |

| Artikel | Maß, Gewicht oder Zahl pro | Höchster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. | Niedrigster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Diverse:** | Kiste von | | | | |
| Kleine und Schmutz-Eier | 1,440 St. | 33 | 87½ | 33 | 87½ |
| Sibirische Butter I. Sorte | Berkowez | 153 | 92 | 153 | 92 |
| „ „ II. „ | „ | 147 | 50 | 147 | 50 |
| „ „ III. „ | „ | 143 | 50 | 143 | 50 |
| Seife | „ | 48 | — | 43 | — |
| Knochen | „ | 2 | — | 1 | — |
| Lumpen, Papier | „ | 6 | — | 3 | 50 |
| „ Leinen- | „ | 25 | — | 8 | 50 |
| „ Wollen- | „ | 65 | — | 13 | — |
| Stricke, neue | „ | 41 | — | 41 | — |
| „ alte | „ | 7 | — | 7 | — |
| Kabelgarn | „ | 27 | — | 27 | — |
| Matten, Pack- | 1000 St. | 278 | 33 | 258 | 33 |
| „ Garnier- | „ | 172 | 50 | 168 | 33 |
| Kuhhaare, braune | Berkowez | 45 | — | 20 | — |
| „ weiße | „ | 80 | — | 30 | — |
| Ziegenhaare | „ | 50 | — | 50 | — |
| Häute, rohe, Pferde- | 10 St. | 65 | 33 | 64 | 08 |
| Hälse | „ | 44 | 17 | 43 | 33 |
| Häute, rohe Kuh-, gesalzene | Pud | 9 | 29 | 9 | 16 |
| „ „ Ochsen-, gesalzene | „ | 9 | 82 | 9 | 68 |
| „ „ Elen- | „ | 14 | 33 | 13 | 33 |
| Felle, Kalb-, unbrüfige | „ | 35 | 83 | 35 | — |
| „ Bock- | 10 St. | 16 | 92 | 16 | 17 |
| „ Schaf-, russische | „ | 13 | 17 | 12 | 83 |
| „ „ Kasan. Umgegend | „ | 16 | 17 | 15 | 25 |
| „ Hasen- | „ | 6 | 12 | 5 | 79 |
| Gummigaloschen, alte | Pud | 4 | 50 | 4 | — |
| **Holzwaren:** | | | | | |
| Brussen, fichtene: | | | | | |
| engl., 24—27 Fuß Durchschnitt, verschiffbare | engl. Fuß | | 56 | — | 56 |
| holland., 24—27 Fuß Durchschnitt, verschiffbare | alt. Amst. Fuß | — | 41 | — | 38 |
| Brussen, grähnene: | | | | | |
| engl., 27/28 Fuß Durchschnitt, Kron | engl. Fuß | — | 35 | — | 35 |
| holländ., 27/28 Fuß Durchschnitt, Kron | alt. Amst. Fuß | | 34 | — | 34 |
| Balken nord. Kav., 20/22 Fuß Durchschnitt, Kron: | alt. Amst. | | | | |
| fichtene, 11 Zoll Diameter | Fuß | — | 16 | — | 16 |
| grähnene, 11 Zoll Diameter | „ | — | 16 | — | 16 |
| Planken, fichtene: | | | | | |
| 3 × 9 Zoll unsortierte | Standard | 84 | — | 84 | — |
| 2½ × 7 Zoll „ | „ | 72 | 08 | 72 | 08 |
| Planken, grähnene: | | | | | |
| 3 × 11 Zoll unsortierte | „ | 85 | 67 | 85 | 67 |
| 3 × 9 „ „ | „ | 82 | 58 | 82 | 58 |
| 3 × 8 „ „ | „ | 67 | 67 | 67 | 67 |
| 3 × 7 „ „ | „ | 66 | 17 | 66 | 17 |
| 2½ × 7 „ „ | „ | 67 | — | 67 | — |
| 2 × 7 „ „ | „ | 66 | 08 | 66 | 08 |

| Artikel | Maß, Gewicht oder Zahl pro | Höchster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. | Niedrigster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Holzwaren:** | | | | | |
| Bretter, gräbnene: | | | | | |
| 1×8 Zoll unsortierte | Standard | 73 | 67 | 73 | 67 |
| 1×7 „ „ | „ | 69 | 75 | 69 | 75 |
| 1×6 „ „ | „ | 67 | 67 | 67 | 67 |
| 1×5 „ „ | „ | 63 | 83 | 63 | 83 |
| Sleepers: | | | | | |
| 10" quadr., 9 füssige, scharfkantig und bis auf 7 Zoll Blatt, von letzterem nicht mehr als 30% | Stück | 3 | 05 | 3 | 05 |
| mit 7 Zoll Blatt | „ | 2 | 87 | 2 | 87 |
| „ 6 „ „ | „ | 2 | 47 | 2 | 47 |
| fichtene: | | | | | |
| 10×6" $8^{11}/_{12}$ engl. $80^{7}/_{206}$" | Paar | 3 | 03 | 3 | 03 |
| 10×6" $8^{11}/_{12}$ rheinl. $80^{7}/_{206}$" | „ | 3 | 03 | 3 | 03 |
| Eichene Stäbe, Kron: | | | | | |
| $2^{1}/_{2}$×5×42 Zoll franz. | Schock | 31 | — | 31 | — |
| 3 ×6×42 „ „ | „ | 34 | — | 34 | — |
| $2^{1}/_{2}$×5×72 „ „ | „ | 67 | — | 67 | — |
| 3 ×6×72 „ „ | „ | 102 | — | 102 | — |
| 3 ×6×84 „ „ | „ | 125 | — | 125 | — |
| 3 ×6×96 „ „ | „ | 145 | — | 145 | — |
| Splittholz | Faden von 8 Fuß | 56 | — | 56 | — |
| **Einfuhrwaren:** | | | | | |
| **Salz:** | | | | | |
| Stein-, ausländisches | Berkowez | 9 | — | 8 | 50 |
| „ inländisches | „ | 5 | — | 5 | — |
| Krimsches | „ | 3 | — | 2 | 80 |
| Pfannen- | „ | 6 | — | 5 | 50 |
| **Heringe:** | | | | | |
| Norwegische Fett- | Tonne | 32 | 83 | 19 | 67 |
| Schottische | „ | 27 | — | 19 | 25 |
| **Getränke:** | | | | | |
| Wein, französischer, roter | Oxhoft | 500 | — | 220 | — |
| „ Madeira | Pipe | 700 | — | 450 | — |
| „ Sherry | „ | 700 | — | 450 | — |
| „ Rheinwein | Ohm | 600 | — | 200 | — |
| Champagner | Flasche | 5 | 25 | 5 | — |
| Rum | „ | 2 | 80 | 1 | 20 |
| Wein, inländischer, roter | Wedro | 10 | — | 4 | — |
| „ „ weißer | „ | 10 | — | 4 | — |
| Champagner, inländischer | Flasche | 3 | 25 | 1 | — |
| **Kolonialwaren:** | | | | | |
| Tee, Congo- | Pfund | 1 | 50 | 1 | 10 |
| „ Suchong | „ | 1 | 60 | 1 | 15 |
| „ Moning- | „ | 2 | — | 1 | 25 |
| „ Pecco- | „ | 3 | 50 | 2 | — |
| Kaffee, Java- | Pud | 26 | 17 | 23 | 42 |
| „ Guatemala- | „ | 22 | 75 | 21 | 41 |
| „ Costarica- | „ | 22 | 17 | 21 | 17 |

| Artikel | Maß, Gewicht oder Zahl pro | Höchster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. | Niedrigster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Kolonialwaren:** | | | | | |
| Kaffee, Santos- | Pud | 20 | 50 | 17 | 75 |
| Zucker in Broden | " | 5 | 47 | 5 | 31 |
| " gemahlener | " | 4 | 82 | 4 | 82 |
| " Kristall- | " | 4 | 76 | 4 | 68 |
| " Würfel- | " | 5 | 70 | 5 | 53 |
| Sirup | " | 3 | 20 | 2 | 33 |
| Sago, ausländischer | " | 6 | 40 | 5 | — |
| " inländischer | " | 4 | — | 3 | 80 |
| Reis, ausländischer | " | 5 | 80 | 3 | 21 |
| Korinthen, ausländische | " | 9 | 20 | 8 | 80 |
| Rosinen, persische | " | 6 | — | 4 | 13 |
| Feigen, Smyrnaer | " | 11 | 36 | 9 | 76 |
| Pflaumen, Kath.-, franz. | " | 12 | 83 | 9 | 59 |
| " kalifornische | " | 13 | — | 7 | 78 |
| Aprikosen, kalifornische | " | 15 | 83 | 14 | — |
| " persische | " | 8 | 51 | 7 | — |
| Mandeln, persische | " | 23 | — | 21 | 17 |
| " ausländische | " | 29 | 17 | 24 | 79 |
| Nüsse, ausländische | " | 7 | 83 | 7 | 63 |
| Pfeffer, ausländischer | " | 17 | — | 15 | 20 |
| Piment, ausländischer | " | 14 | — | 12 | 08 |
| Ingwer, ausländischer | " | 19 | 42 | 15 | 42 |
| Pomeranzenschalen, ausländische | " | 17 | 18 | 13 | 50 |
| Lorbeerblätter, ausländische | " | 11 | — | 9 | 67 |
| Kokosbutter (Kokowar) | " | 9 | 72 | 9 | 66 |
| **Drogen und Farbwaren:** | | | | | |
| Alaun, inländischer | Pud | 1 | 30 | 1 | 20 |
| Vitriol, blaues, inländisches | " | 5 | 60 | 5 | 20 |
| Soda, kristallisierte, inländische | " | — | 75 | — | 75 |
| " karbonik. in Pulver, inländische | " | 1 | 17½ | 1 | 17½ |
| " kalzinierte in Pulver, inländische | " | 1 | 50 | 1 | 40 |
| " kaustische in Pulver, inländische | " | 2 | 90 | 2 | 75 |
| Schwefel, ungereinigter, ausländischer | " | 1 | 10 | 1 | — |
| " in Stangen, ausländischer | " | 1 | 45 | 1 | 35 |
| Schellack (dunkel bis orange) ausländischer | " | 18 | — | 16 | — |
| Weinstein, weißer, ausländischer | " | 16 | 40 | 16 | — |
| " roter, ausländischer | " | 12 | 40 | 12 | 10 |
| Farbhölzer in Scheiten, gelbe, ausländ. | " | 1 | 80 | 1 | 40 |
| " " " rote, " | " | 1 | 30 | 1 | 20 |
| " " " blaue, " | " | 1 | 25 | 1 | 20 |
| " gemahlene, rote, ausländ. | " | 1 | 80 | 1 | 60 |
| " " blaue " | " | 1 | 60 | 1 | 20 |
| Indigo, Bengal-, ausländischer | " | 86 | — | 80 | — |
| " Madras-, ausländischer | " | 56 | — | 50 | — |
| Braunrot, schwedisches | " | 2 | 50 | 2 | 50 |
| " inländisches | " | 1 | — | — | 70 |
| Bleiweiß, ausländisches | " | 4 | 80 | 4 | 20 |
| " inländisches | " | 4 | 40 | 3 | 60 |
| Zinkweiß, ausländisches | " | 5 | 40 | 5 | — |
| " inländisches | " | 5 | 40 | 4 | 80 |
| Ocker, ausländischer | " | 1 | 60 | 1 | — |
| " inländischer | " | 1 | 20 | — | 55 |

| Artikel | Maß, Gewicht oder Zahl pro | Höchster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. | Niedrigster Durchschnitts-Preis Rbl. | K. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Metalle:** | | | | | |
| Eisen, Petrograder | Pud | 1 | 70 | 1 | 60 |
| „ finnländisches, Kl. F. B. | „ | 2 | 48 | 2 | 37 |
| „ russisches, Demidow- | „ | 2 | 08 | 1 | 98 |
| „ russisches, Dnjepr- | „ | 1 | 70 | 1 | 60 |
| Stahl, Guß-, englischer | „ | 12 | — | 8 | — |
| „ „ russischer | „ | 8 | — | 6 | — |
| „ Feder-, deutscher | „ | 2 | 63 | 2 | 40 |
| „ „ russischer | „ | 2 | 27 | 2 | 13 |
| „ морянка | „ | 3 | 30 | 3 | 15 |
| Zinn, englisches | „ | 35 | 25 | 34 | 25 |
| Zink, deutsches | „ | 5 | 51 | 5 | 27 |
| Kupfer-Blech, russisches | „ | 25 | 17 | 22 | 08 |
| Messing-Blech, russisches | „ | 26 | — | 19 | 62 |
| Blei in Mulden, englisches | „ | 4 | 31 | 4 | 14 |
| Gußeisen, englisches | „ | 1 | 20 | 1 | 10 |
| „ russisches | „ | 1 | 02 | — | 96 |
| **Öle und Fettwaren:** | | | | | |
| Provenzeröl, ausländisches | Pud | 21 | — | 20 | — |
| Palmöl, ausländisches | „ | 8 | 50 | 8 | — |
| Schweineschmalz, amerikanisches | „ | 8 | 57 | 8 | 33 |
| Petroleum, amerikanisches | „ | 1 | 33 | 1 | 30 |
| „ russisches | „ | 2 | 04 | 2 | 01 |
| Kokosnußöl, russisches | „ | 7 | 75 | 7 | 65 |
| **Diverse:** | | | | | |
| Apfelsinen, pr. Kiste v. ca. | 420 Stück | 17 | 64 | 15 | 53 |
| Zitronen, „ „ „ | 300 „ | 11 | 98 | 11 | 21 |
| Hopfen, bayrischer | Pud | 48 | 33 | 36 | 67 |
| „ polnischer | „ | 43 | — | 31 | 33 |
| „ wolhynischer | „ | 40 | — | 30 | — |
| Kleesaat, russische | „ | 12 | 60 | 11 | — |
| Korkholz, ausländisches | „ | 12 | — | 2 | — |
| Harz, ausländisches | „ | 3 | 51 | 2 | 64 |
| Asphalt, ausländischer | „ | 1 | 20 | — | 80 |
| „ inländischer | „ | — | 60 | — | 50 |
| Zement, Portland-, inländ., 11 Pud | Tonne | 4 | 10 | 4 | 10 |
| „ Roman-, inländ., 6 „ | Sack | 1 | — | 1 | — |
| Tonerde, ausländische | Pud | — | 45 | — | 30 |
| „ inländische | „ | — | 20 | — | 20 |
| Dachpfannen, ausländische | 1000 Stück | 88 | 33 | 80 | — |
| „ inländische | „ | 20 | — | 20 | — |
| Feuerziegel, ausländische | „ | 97 | — | 56 | — |
| „ inländische | „ | 45 | — | 45 | — |
| Schiefer, kleiner, ausländischer | „ | 200 | — | 135 | — |
| „ großer, „ | „ | 300 | — | 248 | — |
| Steinkohlen, Dampf-, ausländische | 12 Tonnen | 86 | 25 | 76 | 67 |
| „ Schmiede-, ausländische | „ | 89 | 58 | 84 | 58 |
| Teer, Steinkohlen-, ausländischer | Tonne | 11 | 96 | 11 | 08 |
| „ „ inländischer | „ | 10 | 83 | 9 | 50 |
| „ Holz-, inländischer | Pud | 1 | 07 | — | 93 |
| Baumwolle, amerikanische | „ | 12 | 50 | 12 | — |
| Superphosphat, 13/14%, ausl. (6 Pud) | Sack | 2 | 85 | 2 | 67 |
| „ inl. (6 „ ) | „ | 2 | 85 | 2 | 64 |

G. Pätz'sche Buchdr. Lippert & Co. G. m. b. H., Naumburg a. d. S.

HF 3630 R5G4
Gernet, Bruno von
Die Entwicklung des Rigaer Handels

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

## Die russische Agrarreform.

Von Dr. **W. D. Preyer.** Mit 10 zum Teil farbigen Plänen. (XIV, 415 S. gr. 8°.) 1914. Preis: 18 Mark.

Schmollers Jahrbuch, Bd. 38 Heft 3:

. . . Im vollständigsten und eingehendsten ist die russische Agrarreform in dem vorliegenden Buche behandelt, das zugleich eine weit ausgreifende, geschichtlich-theoretische Darstellung gibt, das Agrarprogramm der verschiedenen Parteien sowohl als das fast aller russischen bedeutenderen agrarpolitischen Autoren behandelt, um sodann die von der Regierung Stolypins vorgenommene Auflösung des alten Status und die entstehenden Neubildungen zu beleuchten. Man wird Preyer zugeben müssen, daß ihm die Darstellung der verschiedenen Agrarprogramme in der durch den Umfang bedingten knappen Form ausgezeichnet gelungen ist. . . .

## Die Feldgemeinschaft in Rußland.

Von **Vladimir E. Simkhovitsch.** Ein Beitrag zur Sozialgeschichte und zur Kenntnis der gegenwärtigen Lage des russischen Bauernstandes. (XVI, 400 S. gr. 8°.) 1898.

Inhalt. I. Der bäuerliche Grundbesitz im äußersten Norden Rußlands. Der Anteilbesitz in Klein- und Großrußland. Der bäuerliche Grundbesitz im Moskauer Staate. — II. Die Ausbildung und Verbreitung der Feldgemeinschaft in der Periode der Leibeigenschaft. Die Entstehung der Feldgemeinschaft in der Gegenwart. — III. Gestaltungsformen der Feldgemeinschaft. — IV. Aufhebung der Leibeigenschaft.

## Der Wirtschaftskrieg.

Die Maßnahmen und Bestrebungen des feindlichen Auslandes zur Bekämpfung des deutschen Handels und zur Förderung des eigenen Wirtschaftslebens. Herausgegeben vom **Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Kaiser Wilhelm Stiftung.**

2. Abteilung: **Rußland.** Bearbeitet von **Adolf von Vogel,** wissenschaftl. Hilfsarbeiter am Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft. (VIII, 256 S. gr. 8°.) 1918. Preis: 10 Mark.

Rheinisch-Westfälische Zeitung vom 12. Februar 1918:

. . . Die Veröffentlichungen des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft bieten dem Kaufmann wie dem Gesetzgeber und Wirtschaftspolitiker ein Rüstzeug für den kommenden Wirtschaftskrieg nach Friedensschluß und den Wiederaufbau unseres Außenhandels, wie es glänzender unter den gegenwärtigen Umständen nicht gedacht werden kann. Bezeichnend ist, daß Einrichtungen und Methoden des Kieler Instituts bereits von englischer Seite in größerem Stil nachgeahmt werden, während sonst doch gerade auf dem Gebiete des Wirtschaftsdienstes England die Führung zu haben pflegte.

## Die Entwicklung der bäuerlichen Verhältnisse im Königreich Polen im 19. Jahrhundert.

Von Dr. **A. J. F. C. Graf von Rostworowski.** 1906. Preis: 2 Mark 40 Pf.

## Bewässerungswirtschaft in Turan und ihre Anwendung in der Landeskultur.

Von Dr. **Walter Busse,** Geh. Ober-Reg.-Rat, vortragender Rat im Reichskolonialamt. (Veröffentlichungen des Reichs-Kolonialamts. Nr. 8.) Mit 21 Abbildungen im Text, 40 Abbildungen auf 23 Tafeln und 1 Karte. (VIII, 326 S. gr. 8°.) 1915. Preis: 12 Mark.

Auf Grund eingehender, an Ort und Stelle ausgeführten Studien schildert der Verfasser die Grundlagen und die Methodik des Bewässerungswesens in Russisch-Turkestan und Buchara. Die dortigen Systeme der Irrigation, die sich im Laufe von Jahrtausenden herausgebildet und dem Lande zu seiner hohen Produktionskraft und wirtschaftlichen Blüte verholfen haben, sind in der deutschen Literatur bisher nur beiläufig und ganz unvollständig berührt worden. Ihre technische Anwendung in den einzelnen Zweigen des Ackerbaues, im Obst- und Weinbau sowie dem Feldgartenbau und die Bedeutung der Bewässerungskulturen für die Wirtschaft der verschiedenen Landesteile werden vom Verfasser ausführlich erörtert. Besondere Beachtung haben die Baumwollproduktion und in Verbindung damit die russische Siedlungspolitik gefunden. Zahlreiche Abbildungen erläutern den Text.

Mit einer Fülle neuen Materials ist das Buch für den Pflanzer und Farmer in den Kolonien, den Kulturtechniker und Wirtschaftsgeographen eine Quelle der Belehrung und bietet allen kolonialwirtschaftlich interessierten Kreisen, sowie auch der heimischen Landwirtschaft vielfache Anregung.

G. Pätz'sche Buchdr. Lippert & Co. G. m. b. H., Naumburg a. d. S.